

RennRad

TEST: 15 MODELLE AB 149 EURO
SCHUHE & PEDALE

GEWICHT, KOMFORT, KRAFTÜBERTRAGUNG & KAUF-TIPPS

BERGE-SPEZIAL:
PÄSSE & TOUREN

TRAINIEREN WIE DIE PROFIS

Neue Studien & Einheiten: Tipps
Intervalle & Top-Trainingspläne

Extra: Alpen, Pyrenäen, Mittelgebirge & mehr
PÄSSE & TRAUM-TOUREN
Anstiege & Top-Strecken in der
Schweiz, Frankreich, Italien & Co.

ERLEBNIS LANGSTRECKE

Alpen: 7000-Höhenmeter-Fahrt
– Material, Watt-Werte, Routen

TEST: RÄDER, REIFEN & CO.

Test-Spezial: Wie haltbar sind
Reifen, Sättel, Laufräder & Co.?

DAS HÄRTESTE RENNEN

5000 Kilometer durch Europa
– Sieger, Rad, Tipps & Training

RENNRÄDER AB 5,4 KILOGRAMM



LEICHTGEWICHTE

RADTEST: 10 RÄDER VON BENOTTI, CANYON, CERVÉLO, GIANT, SCOTT, STORCK & CO.



08

4 196209 208203

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



LEICHTGEWICHTE, BERGE & TRAUM-TOUREN

5,38 Kilogramm wiegt das leichteste Rennrad, das wir für diese Magazin-Ausgabe getestet haben, das Storck Aernario.3 Platinum Max Performance. Im Rahmen des großen aktuellen Tests haben wir zehn Leichtgewichts-Modelle ab 4999 Euro – unter anderem von Rose, Cervélo, Scott, Canyon und weiteren – miteinander verglichen. Der zweite große Test innerhalb dieser RennRad dreht sich um die entscheidende Verbindung zwischen Mensch und Maschine: die Pedale. Wir haben sieben Modelle und acht passende Rennradschuhe ausführlich getestet. Die Ergebnisse finden Sie auf den folgenden Seiten. Vor dem Test- und Technik-Teil widmen wir uns den Schwerpunkten: Berge, Traum- und Langdistanz-Touren. Dafür haben wir weniger bekannte Top-Anstiege in den Alpen, in Mittelgebirgen und anderen Regionen, die definitiv eine Reise wert sind, recherchiert und den vielleicht besten Langdistanz-Radsportler der Gegenwart portraitiert: Victor Bosoni gewann mit nur 23 Jahren das wohl härteste Extrem-Rennradrennen überhaupt, das Transcontinental Race, das durch sieben europäische Länder führt, einmal quer durch den Kontinent. Er absolvierte die 5000 Kilometer in nur zehn Tagen und 16 Stunden. Unser Hintergrundartikel liefert mehr zu ihm, seinem Training, dem optimalen Material, Ernährungsstrategien und anderen Langdistanz-Events. Wie man dafür – und für kürzere Events und Herausforderungen – optimal in Form kommt und maximal effizient trainiert, ist das Hauptthema des Trainings-teils dieses RennRad-Magazins.

David Binnig

DAVID BINNIG | CHEFREDAKTEUR



ZAHLEN DES MONATS

5,38

KILOGRAMM



wiegt das Storck Aernario.3 Platinum Max Performance, das leichteste Rad dieses Testfelds. Die Testbriefe finden Sie ab der **SEITE 50**.

691

KILOMETER



legte Victor Bosoni während des Transcontinental Race bis zu seiner ersten Schlafpause zurück. Den großen Report lesen Sie ab der Seite **SEITE 14**.

14



Extrem: 5000 Kilometer & 45.000 Höhenmeter durch ganz Europa — das Transcontinental Race aus der Sicht des Siegers, Material- & Trainings-Tipps

36



Anstiege & Top-Touren: Geheimtipps in Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien, Spanien & Osteuropa

84



Profi-Training: Leistungswerte & Trainingspläne

50



Radtest: 10 Leichtgewichte ab 5,38 Kilogramm — Rennräder von Benotti, Scott, Storck, Canyon & Co.

Titelbild: Gruber Images
Ort: Morzine, Frankreich



Fotos: Gideon Heide, Cor Vos, Tomás Montes, Jens Scheibe, Alex Faedda

INHALT

AUSGABE

8 / 2026



ERFAHR-EN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 8

News, Termine, Leitartikel: Wie kommerzialisiert ist der Profi-Sport? Einblicke aus dem Fußball und Radsport

Extrem: 5000 Kilometer & 45.000 Höhenmeter 14

In zehn Tagen und 16:38 Stunden durch ganz Europa: Das Transcontinental Race, Material- & Trainings-Tipps

Frankreich: Berg-Challenge am Grand Colombier 26

208 Kilometer, 7043 Höhenmeter – das sind die Daten der „Le-Défi-Bugiste“-Challenge. Der Selbstversuch

Anstiege & Top-Touren: Geheimtipps in Europa 36

Ruhig, schön, steil, besonders: Anstiege in Deutschland, Frankreich, Italien, Osteuropa & Co. Plus: Traum-Touren

TEST & TECHNIK

Neuheiten: neue Gravel-Räder, Reifen und mehr 46

Das neue Specialized Crux, Giants Revolt Advanced SL, Race-Gravel-Reifen von Hutchinson & mehr

Radtest-Spezial: Rennräder ab 5,38 Kilogramm 50

Zehn Leichtgewichts-Modelle im Vergleich. Mit Rädern von Giant, Benotti, Storck, Canyon, Scott, Cervélo & Co.

Test: Fahrradschuhe & Pedal-Systeme 62

Rennrad-Schuhe und Pedal-Systeme ab 149 Euro im Vergleich. Passform, Kraftübertragung, Gewicht & mehr

Traumrad des Monats: das Storck Aerfast.5 Pro 74

Extrem aerodynamisch, verwindungssteif & optisch auffällig: das Storck Aerfast.5 Pro in der Übersicht

Dauertest: Laufräder, Schuhe, Helme und mehr 76

Laufräder von Partington & One-K, Schuhe von Giro und weitere Radbekleidung über Monate getestet

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 82

Studie: Vitamin D & Ausdauerleistung. Plus: Rezept – Essen wie die Red-Bull-Bora-Hansgrohe-Profis

Profi-Training: Watt-Werte & Trainingspläne 84

Tadej Pogačar und Co. liefern die höchsten Leistungen der Radsport-Geschichte. Analyse & Trainings-Tipps

Radmarathon-Spezial: Tipps zum Höhentaining 94

Welche Vorteile und Risiken bieten Trainingslager in der Höhe? Einblicke, Tipps und Trainingspläne

PELOTON

Portrait: Top-Bergfahrer & Helfer von Tadej Pogačar 98

Felix Großschartner ist einer der wichtigsten Helfer im Team UAE Emirates-XRG. Einblicke & Hintergründe

REISE

Französische Alpen: Anstiege & Touren-Tipps 106

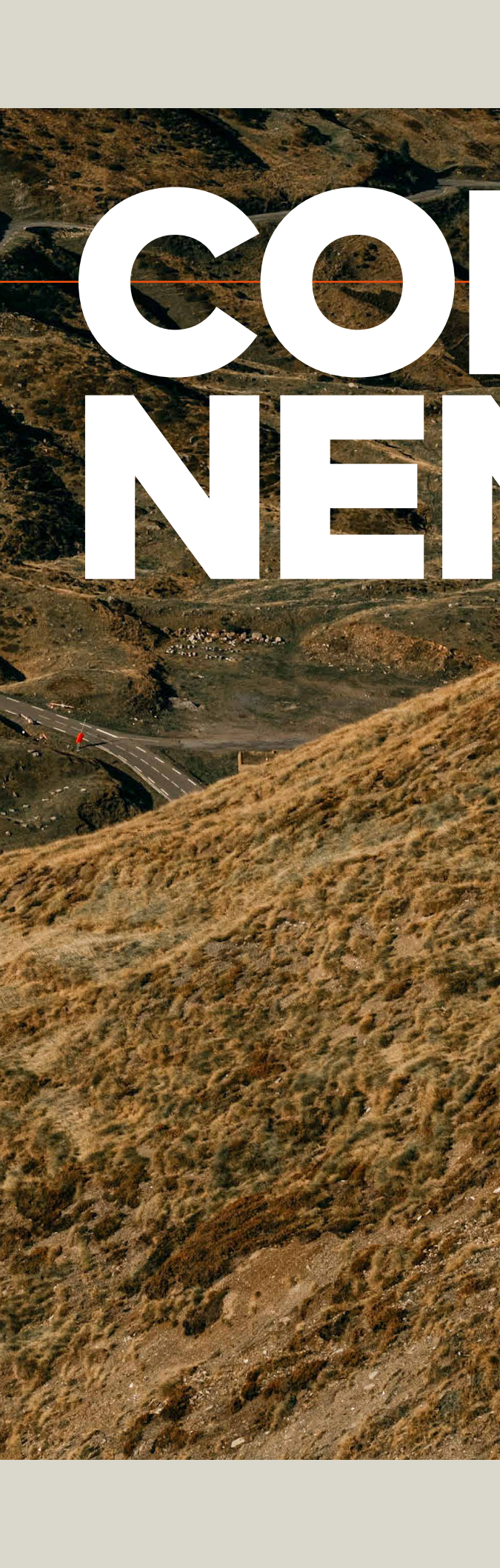
Vier Tage, sieben Pässe, unter anderem der Galibier, und 10.000 Höhenmeter – Reportage & Top-Touren

Impressum Seite 105

TRANS

**5000 KILOMETER UND 45.000
HÖHENMETER IN ZEHN TAGEN,
16 STUNDEN UND 38 MINUTEN:
EIN 23-JÄHRIGER GEWINNT
DAS WOHL HÄRTESTE ULTRA-
RENNRAD-RENNEN DER WELT.
REPORTAGE, VORBEREITUNG,
STRECKE, MATERIAL-TIPPS,
TRAININGSPLAN – UND DER
JÜNGSTE TCR-SIEGER ALLER
ZEITEN IM GROSSEN PORTRAIT.**

TCR
C



CONTINENTAL

Text: Silvio Pusch

Fotos: Tomás Montes, Chiara Redaschi,
Michael Drummond, Zéfal

20 Uhr, blauer Himmel, uralte Steinmauern reflektieren die Abendsonne in warmen Ockertönen – zwischen ihnen klicken rund 400 Menschen in ihre Pedale ein und fahren langsam los. Hier, an diesem geschichtlich so bedeutenden Ort, beginnt nun ihre Abenteuer-Geschichte. Jeder von ihnen hat Lichtanlagen und Packtaschen am Fahrrad montiert, viele tragen gut sichtbare, neongelbe Warnwesten. Sie rollen über grobes, jahrhundertealtes Kopfsteinpflaster. Dieser Ort steht für den Anfang und das Ende zugleich: die Kathedrale von Santiago de Compostela in Galicien, Spanien. Sie ist seit fast 1000 Jahren der Zielort von Millionen von Pilgern auf dem Jakobsweg. Hier, in diesem berühmten Wallfahrtsort, startet eines der längsten und härtesten Langdistanz-Radrennen der Welt: das Transcontinental Race, TCR. Das Ziel liegt fast auf demselben Breitengrad wie Santiago de Compostela. Es befindet sich – in Luftlinie jedoch fast 3000 Kilometer weiter östlich – am Schwarzen Meer, in Constanța in Rumänien. Die TCR-Regeln sind einfach, aber strikt: Alle Starter müssen die vorgegebenen Checkpoints und einzelne, kurze Streckenabschnitte entlang der Route durchfahren. Die Routenwahl dazwischen ist jedem selbst überlassen. Wann, wo und wie lange pausiert wird – ob im Hotel, einem Airbnb, im Wald oder an einer Bushaltestelle – entscheidet jeder selbst. Die Fahrer



**GRAND
COLLOMBIER⁴**

**COL
DE LA
BICHE²**

GEHEIM-TIPPS

PÄSSE



**RUHIG, SCHÖN, STEIL,
HERAUSFORDERND,
BESONDERS: GEHEIM-TIPPS IN
DEUTSCHLAND, FRANKREICH,
ITALIEN UND OSTEUROPA –
ANSTIEGE, DIE NICHT JEDER
KENNT. PLUS: TRAUM-TOUREN
MIT VIELEN HÖHENMETERN.**

Text: Frederik Böna, Silvio Pusch

Fotos: Jens Scheibe, Katharina Stürmer, Martin Carone, Karsten Trogge, János Kismóni

LEICHT & SCHNELL

RADTEST
LEICHTGEWICHTS
MODELLE

Text: David Binnig, Silvio Pusch, Frederik Böna, Ferdinand Nagel, Lena Heigl

Fotos: Gideon Heede, Cervélo

6,78 Kilogramm – und damit 20 Gramm zu wenig: So viel wog das Wettkampfrad der Tagessiegerin Lorena Wiebes bei der offiziellen Messung nach der ersten Etappe des Giro d'Italia Women. Die UCI schreibt für Wettkampfräder ein Mindestgewicht von 6,8 Kilogramm vor. Die meisten Teams reizen diese Grenze gezielt aus. Für die Sprinterin des Teams SD Worx-Protime hatten diese 20 Gramm weitreichende Folgen: Neben einer Geldstrafe für das Team wurde Wiebes aus der Italien-Rundfahrt ausgeschlossen. Rennräder extrem leicht zu bauen, ist mit den heute verfügbaren Fertigungstechniken und Materialien längst kein Problem mehr. Die Profi-Teams arbeiten teils sogar mit Zusatzgewichten, um das Limit einzuhalten. Hobbyfahrern sind bei der Material- und Komponentenauswahl dagegen kaum Grenzen gesetzt. Acht der zehn in diesem Test vertretenen Leichtbau-Rennräder unterschreiten das UCI-Mindestgewicht. Das leichteste Modell wiegt 5,38, das „schwerste“ immer noch sehr gute 7,14 Kilogramm. Einst galten Leichtbau-Rennräder als fragil, unkomfortabel und wenig alltagstauglich. Das hat sich in den vergangenen Jahren geändert. Einige Hersteller entwickelten ihre Leichtgewichtsmodelle zunehmend zu Allroundern weiter – mit mehr Dämpfungskomfort und einer langstreckentauglichen Geometrie. Auch die Entwicklung hin zu breiteren Reifen muss kein Widerspruch zu einem niedrigen Kompletttrad-Gewicht sein. Ein Testrad rollt auf 25, eines auf 26, fünf auf 28 und zwei auf 30 Millimeter breiten Reifen. An einem Modell, dem 8bar Kreuzberg Carbon V3, sind sogar 32 Millimeter breite Pneus montiert. Das leichteste Rad in diesem Test ist das Storck Aernario.3 Platinum Max Performance. Sein Gewicht in der Rahmengröße M beträgt 5,38 Kilogramm. Es ist mit einem Sram-Red-AXS-1-fach-Antrieb, Carbon-Laufrädern von Scope und Komponenten von THM konsequent auf maximalen Leichtbau ausgelegt. Dennoch beträgt das maximal zulässige Systemgewicht 120 Kilogramm. Im Test er-

wiesen sich insbesondere der Tretlagerbereich des Carbon-Rahmens sowie das THM-Cockpit als sehr verwindungssteif. Zu den Allround-Modellen im Test zählt das in diesem Jahr vorgestellte Rose Shave FFX. Seine Rohrformen und die RC55-CS-Hochprofilfelgen sind klar aero-optimiert. Im Verhältnis dazu fällt das Kompletttradgewicht mit 6,72 Kilogramm sehr gering aus. Auch das Scott Addict RC ist ein aero-optimierter Allrounder, der in der vorliegenden Serienausstattung nur 6,29 Kilogramm wiegt. Sein Fahrverhalten ist von einer hohen Agilität und Direktheit geprägt. Die Syncros-Capital-SL-Laufräder kombinieren eine hohe Verwindungssteifigkeit mit aerodynamischen Eigenschaften. Im Test erwiesen sie sich zudem als nur wenig seitenwindanfällig.

Preis & Leistung

Lange Zeit galt die Faustregel, dass jedes Gramm weniger beim Material „teuer bezahlt“ werden muss. Innerhalb dieses Testfelds gilt dies auch, aber nicht immer, nicht generell. Die leichtesten Testräder – das Storck Aernario.3 und das Scott Addict RC Ultimate – kosten jeweils 12.999 Euro. Nur rund 400 Gramm schwerer, aber jeweils weniger als halb so teuer, sind das Parapera Atmos² und das Radon Spire 10.0. Das Radon etwa punktete im Test mit seiner Ausgewogenheit bei den Fahreigenschaften und einer gemessen am Preis sehr hochwertigen Ausstattung. Das Spire schaltet mit Shimanos Top-Gruppe Dura-Ace Di2. Zudem sind Newmen-Streem-Climbing-Vonoo-Laufräder verbaut, die dank ihrer geringen rotierenden Masse wesentlich zur Agilität und Beschleunigung des Rades am Berg beitragen. Ihr Gewicht: nur 1085 Gramm. Dieser Test zeigt, dass Leichtbau nicht mehr extrem teuer und exklusiv sein muss. Auch in der Preisklasse bis 5000 Euro finden sich – wie auch frühere RennRad-Tests bereits gezeigt haben – Modelle, die sich der 6,8-Kilogramm-Grenze annähern oder diese sogar unterschreiten. //



KONZEPTE, GEWICHTE, AGILITÄT & MEHR: ZEHN LEICHTGEWICHTS-MODELLE IM TEST. RENNÄDER AB 5,38 KILOGRAMM VON GIANT, SCOTT, ROSE, STORCK UND CO. GETESTET.

DAS LEICHTESTE RAD:

Storck Aernario.3 Platinum Max Performance
5,38 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD:

Giant TCR Advanced Pro
7,14 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE RAD:

Radon Bikes Spire 10.0
4999 Euro

KOMFORT



**PASSFORM, FUNKTION,
KRAFTÜBERTRAGUNG, GEWICHT
& MEHR. ACHT PAAR RENN-
RAD-
SCHUHE UND SIEBEN PEDAL-
SYSTEME VON 149 BIS 550 EURO
IM GROSSEN VERGLEICHSTEST.**

Text: Günther Proske

Fotos: Günther Proske, Cor Vos,
Marcin Gadomski, Alex Faedda

& KRAFT

SCHUHE

Jonathan Milan vom Team Lidl-Trek leistet in Sprint-Finals in der Spitze bis zu 2000 Watt. Kurzzeitig entspricht dies einer Kraft, die sich pro Bein auf mehrere hundert Kilogramm Druck auf das Pedal summiert. Das System aus Schuhen und Pedalen überträgt nicht nur die Tretkräfte, sondern bestimmt auch die Fußstellung über die Cleat-Position auf dem Pedal. Wie gut beides aufeinander abgestimmt ist, beeinflusst die Bewegungsabläufe sowie die Belastung von Fuß, Knie und Hüfte. Eine anatomisch ungünstige Cleat-Position oder ein schlecht passender Schuh können Fehlbelastungen begünstigen und im schlimmsten Fall zu Schmerzen oder Überlastungsverletzungen führen. Für Rennradschuhe kann man weniger als 100 Euro ausgeben – oder ein Vielfaches davon. Doch der Preis allein sagt nicht zwingend etwas darüber aus, wie gut der Schuh zum jeweiligen Fahrer passt. Wir haben acht Paar aktuelle Rennradschuhe – diesmal aus der Mittel- und Oberklasse – zwischen 250 und 550 Euro vergleichend getestet.

Materialien & Funktionen

Einen Preisunterschied machen etwa die verwendeten Obermaterialien aus. Bei den Mittelklasse-Modellen dominieren häufig Mikrofaser- und Kunstleder-Materialien, teils kombiniert mit Mesh-Einsätzen zur besseren Belüftung. Mikrofaser ist robust und abriebfest und bietet dem Fuß einen guten Halt. Oberklasse-Modelle sind dagegen oftmals aus einem Stück beziehungsweise mit sehr wenigen Nähten gefertigt. Hier finden sich auch die größten Material-Variationen wie etwa Mikrofaser mit TPU-Verstärkungen, herstellereigene Synthetik-Materialien und gewebte 3D-Strick-Stoffe. Damit erzielt man oft ein geringeres Gewicht und eine bessere Belüftung. Um die Steifigkeit zu erhöhen und das Eindringen von Wasser zu verhindern, sind diese Modelle dann noch teils mit einer partiellen „Außenhaut“ hydrophob, also wasserabweisend, beschichtet. Außen liegende Fersenkappen bieten auch die Mittelklasse-Schuhe – bei den Top-Modellen fallen diese aber oft stabiler und steifer aus. Reine Klett-Schuhe sind in-

zwischen selten geworden, Schnürmodelle bilden eine Nische – insgesamt dominieren Dreh-Verschlüsse. Die Hersteller setzen dabei mehrheitlich auf Systeme von Boa – nur die Modelle von Sidi und Northwave in diesem Test verwenden eigene Technologien. Der Vorteil solcher Dreh-Verschluss-Systeme: Der Anpressdruck wird über das Kabelsystem sehr gleichmäßig über den Schuh verteilt. Mikrojustierungen erlauben eine feine Größenanpassung. Hochwertigere Modelle verfügen meist über zwei Drehverschlüsse, die sich in beide Richtungen auch während der Fahrt feinjustieren lassen. Günstigere Varianten besitzen dagegen oft nur einen Verschluss – teilweise ergänzt durch einen Klettverschluss. Diese Drehverschluss-Varianten lassen sich häufig nur fester stellen – zum Lockern muss der Mechanismus komplett geöffnet werden. Je höher die Preisklasse ist, desto stärker „experimentieren“ die Hersteller in der Regel hinsichtlich der Druckverteilung. So werden etwa die Verschluss-Kabel asymmetrisch angeordnet oder das Obermaterial überlappt sich teilweise, wie zum Beispiel bei den S-Works- oder den Modellen des Herstellers Suplest aus der Schweiz.

PREIS-KATEGORIEN

BIS 300 EURO	Gaerne, Northwave, Trek
BIS 400 EURO	Fizik
BIS 500 EURO	Giro, Ekoi, Specialized
ÜBER 500 EURO	Q36.5

P E D A L E

KONTAKT



PUNKT

DAS PEDAL IST DIE VERBINDUNG
ZWISCHEN MENSCH UND MASCHINE:
SIEBEN RENN RAD-MODELLE ALLER
PREISKLASSEN IM VERGLEICH.

STORCK AERFAST.5 PRO



Text: Frederik Böna **Fotos:** Gideon Heede

195 Watt – diesen Leistungsbedarf ermittelte das Tour-Magazin bei seinen Messungen im GST-Windkanal in Immenstaad am Bodensee für das Storck Aerfast.5 Pro bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h. Damit war das Race-Modell, laut diesen Messungen, bis Anfang Juni 2026 das schnellste Serien-Rennrad der Welt. Die aerodynamische Ausrichtung fällt bereits optisch auf. Der hochwertig verarbeitete Carbon-Rahmen weist etliche Kammtail-Profile und sehr tief ansetzende Sitzstreben auf. Besonders auffällig sind zudem die 80 Millimeter breiten Gabelscheiden. Diese sollen, laut Storck, weniger Luftverwirbelungen erzeugen und die Laufruhe erhöhen. Im Testverlauf erwies sich diese als extrem hoch. Gleichzeitig punktet das Storck auch mit einer hohen Agilität. Die Beschleunigungseigenschaften bergauf sind sehr gut – dafür ist neben dem enorm verwindungssteifen Rahmen vor allem das niedrige Gesamtgewicht von 6,88 Kilogramm in der Größe M verantwortlich. Angesichts der flächigen Rohrformen und der Aero-Ausrichtung ist dies ein Top-Wert.

Sitzposition & Ausstattung

Passend zur Ausrichtung fällt die Sitzposition auf dem Aerfast.5 Pro sehr tief und klar race-orientiert aus. Der Stack-to-Reach-Wert beträgt 1,39. Die Sattel-Lenker-Überhöhung ist damit sehr deutlich. Auch die Ausstattung ist sportiv und extrem hochwertig. Die Sram-Red-Gruppe ist mit einem 50er Aero-Mono-Kettenblatt und einer 10-30-Kassette übersetzt. An längeren oder steilen Anstiegen könnten hier einige Fahrer etwas leichtere Gänge „vermissen“. Die Sram-Red-Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs waren unter allen Bedingungen fein zu dosieren und punkteten mit einer hohen absoluten Bremspower. Der Parameter Dämpfungskomfort gehört dagegen –

**INNOVATIV, LEICHT, STEIF, AGIL UND
AERODYNAMISCH – DAS STORCK AERFAST.5
PRO IST EINES DER SCHNELLSTEN AERO-
RACE-MODELLE DER WELT. DAS TRAUMRAD
DES MONATS IN DER ÜBERSICHT.**

DES MONATS

auch ausrichtungsbedingt – nicht zu den ganz großen Stärken des Storck. Den meisten Komfort bieten die Continental-Reifen. Vorne ist ein 29 Millimeter breiter Aero-111-Pneu montiert, hinten ein 30er Grand Prix 5000 S TR. Beide Reifen punkten mit guten Pannenschutzigenschaften, einem geringen Rollwiderstand und sehr viel Grip in den Kurven – auch bei Nässe. Die DT-Swiss-ARC-1100-Dicut-65-Laufräder mit ihren 65 Millimeter hohen Felgen überzeugten im Testverlauf voll. Sie sind sehr verwindungssteif, hochwertig verarbeitet, robust und bieten klare aerodynamische Vorteile. Ihr Gewicht liegt mit 1520 Gramm in der Relation zur Felgenhöhe noch voll „im grünen Bereich“. Zudem erwies sich die Seitenwindanfälligkeit der Laufräder – wohl auch durch den Aero-111-Reifen vorne, der mit seinen sogenannten „Vortex-Generatoren“ unter anderem die Fahrstabilität erhöhen soll – als überraschend gering. Extra-Pluspunkte vergab unser Haupt-Tester für den Alplitude-Gardena-Carbon-Sattel. Dieser wiegt nur 69 Gramm und erwies sich im Testverlauf als überraschend komfortabel und somit voll langstreckentauglich //



Unter der Rubrik „Traumrad des Monats“ stellen wir in regelmäßigen Abständen besondere Komplett-räder vor. Auf unserem Instagram-Kanal, @rennrad-magazin veröffentlichen wir zudem weitere Bilder und immer wieder auch Videos zu den jeweiligen Traum-rädern. Haben Sie auch ein besonderes Traumrad, das wir in einer der kommenden Ausgaben und auf unseren Social-Media-Kanälen vorstellen sollen? Dann schicken Sie uns gerne bei Instagram eine Nachricht mit einem Foto Ihres Traumrades und einer kurzen Beschreibung inklusive der Ausstattung.

Instagram: @rennradmagazin

DER HERSTELLER

Der Rad-Hersteller Storck wurde im Jahr 1995 von Markus Storck gegründet und hat seinen Sitz im hessischen Idstein. Das Unternehmen entwickelt und vertreibt Rennräder, Gravelbikes, Mountain- sowie E-Bikes. Bekannt wurde der Hersteller vor allem durch seine frühen Carbonrahmen, seine leichten Komplett-räder und seine aerodynamischen High-End-Race-Modelle, die im Windkanal immer wieder Bestwerte erreichen. Neben Komplettbikes umfasst das Sortiment auch Rahmensets, Laufräder und weitere Komponenten. Zudem gibt es die Möglichkeit, sich nach einem Baukasten-Prinzip ein individuelles Rad aufzubauen. Über den neuen Online-Konfigurator ist es hierbei mittlerweile sogar möglich, das digital zusammengestellte Rad in einer realitätsnahen 3D-Echtzeitanzeige von allen Seiten zu betrachten. Kunden können dabei nicht nur technische Komponenten und ergonomische Maße individuell abstimmen, sondern auf Wunsch auch Custom-Lackierungen wählen. Jedes so konfigurierte Premium-Bike wird anschließend im Rahmen der sogenannten „Nestmontage“ von einem einzigen Mechaniker komplett in Handarbeit aufgebaut. Weitere Informationen unter: www.storck-bikes.com

Instagram: @storck.bikes

AUSSTATTUNG

Gewicht:	6,88 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	M
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Sram Red; 160/160 mm
Schaltgruppe:	Sram Red AXS
Übersetzung:	Vorne: 50 Hinten: 10-30, 172,5 mm Kurbelarme
Laufräder:	DT Swiss ARC1100 Dicut 65; 65 mm
Reifen:	Continental Aero 111; 29 mm / Continental Grand Prix 5000 S TR; 30 mm
Schläuche:	Continental TPU Tube
Cockpit:	Storck RBSU Aerfast.5 120 x 380 mm
Stütze:	Storck Aerfast.5
Sattel:	Alplitude Gardena Carbon
Preis:	9199 Euro

WATT PRO KILO

HINTERGRUND
PROFI
TRAINING

**WATT-WERTE, TAKTIKEN,
TRAINING: TADEJ POGAČAR
UND CO. LIEFERN DIE
HÖCHSTEN LEISTUNGEN
DER RADSPORT-
GESCHICHTE. ANALYSE &
TRAININGS-TIPPS – TEIL
ZWEI DER SERIE.**

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

Für ihn, den „Außerirdischen“, war es ein ganz normaler Trainingstag – für Sportwissenschaftler und Radsport-Fans war es ein Tag der Erkenntnis. Es war ein Tag der besonderen Zahlen und einer der Ungläubigkeit. Denn nach dieser für ihn gewöhnlichen Trainingsfahrt wurden Tadej Pogačars Leistungsdaten öffentlich – zumindest für ein paar Minuten. Das Wunder geschah an einem Mittwoch, Anfang Februar. Tadej Pogačar fuhr entlang der spanischen Küste und ins Hinterland, in der Nähe von Valencia – rund 130 Kilometer weit. Er brauchte dafür drei Stunden – das ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 41 km/h. Direkt danach war einige Minuten lang die Wahrheit online zu sehen. Bevor sie wieder gelöscht wurde. Denn die Strava-App, die quasi alle Radprofis und auch sehr viele Hobbyradsportler nutzen, analysiert jede hochgeladene Einheit automatisch, sofern man ein Powermeter am Rad hat. Aus den Daten berechnet die Software Leistungszonen. Die Daten des Weltmeisters waren – kurz – für alle zu sehen. Pogačar leistete über weite Strecken seiner Tour 320 bis 340 Watt. Die Durchschnittsleistung der gesamten Einheit: rund 300 Watt. Dieser Wert ist jedoch, aufgrund der enthaltenen Rollphasen und Stopps, kaum aussagekräftig. Viel wichtiger sind die Daten, die während eines einzelnen Streckenabschnitts ermittelt wurden, für den Pogačar 45 Minuten benötigte. Dort leistete er im Mittel 334 Watt – dies entspricht relativ zu seinem angenommenen Körpergewicht 5,1 Watt pro Kilogramm. Aussagekräftig war zudem sein beeindruckender Auftritt bei der Tour de Suisse im Juni.

F E L I X G R O S

KLETTERER & TOP-HELFER

Text: Frederik Böna Fotos: Cor Vos

Es ist das erste Monument des Jahres: der Frühjahrsklassiker Mailand-Sanremo. Rund 35 Kilometer sind es noch bis ins Ziel. Fast 270 Kilometer haben die Fahrer bereits absolviert. Doch jetzt, in ein paar Kilometern, kommen erst die zwei wichtigsten Anstiege des Rennens, die Cipressa und der Poggio. Die Teams versuchen ihre Kapitäne in eine gute Position zu bringen. Das Tempo wird immer höher, die Nervosität der Fahrer größer. Rund 32 Kilometer vor dem Ziel kommt es in einer Linkskurve zum Massensturz. Etliche Fahrer gehen zu Boden, darunter auch die Top-Favoriten Wout van Aert, Mathieu van der Poel – und der aktuelle Weltmeister und vierfache Tour-de-France-Gewinner Tadej Pogačar. Bis zum Beginn der Cipressa sind es nur noch fünf Kilometer. Ursprünglich war der Plan des Teams UAE Emirates-XRG, dort eine Attacke Pogačars vorzubereiten. Doch jetzt ist alles anders. Drei Teamkollegen warten sofort auf den Slowenen, um ihn wieder ans Hauptfeld heranzuführen. Einer von ihnen ist Felix Großschartner. Der Österreicher hat bereits zuvor etliche Kilometer das Tempo des Pelotons bestimmt und den Abstand einer kleinen Ausreißergruppe von rund vier auf nur noch etwa eine Minute reduziert.

„Als ich über Funk erfahren habe, dass Tadej gestürzt ist, habe ich sofort gewartet. Eigentlich war unser großes Ziel, ganz vorne in die Cipressa reinzufahren. Deswegen haben meine beiden Teamkollegen Florian Vermeersch, Domen Novak und ich auch schon vorher so viel Tempo gemacht. Da gefühlt alle Fahrer möglichst weit vorne in die Cipressa reinfahren wollen, ist die Sturzgefahr in den kleinen Dörfern vor dem Anstieg immer sehr groß. Je weiter man da vorne fährt, umso geringer ist eigentlich das Risiko, dass man in einen Sturz involviert ist. Eigentlich waren wir sehr gut positioniert, aber dann ist Tadej doch in den Massensturz verwickelt gewesen. Während ich auf ihn gewartet habe, konnte ich mich kurz erholen. Ich bin ja schon davor mit Vollgas gefahren. Als Tadej dann hinter mir war, hatten wir rund 30, 40 Sekunden Rückstand nach vorne und dort wurde natürlich weiter schnell gefahren. Zum Glück waren auch Domen und Florian da und wir konnten zu dritt das Tempo machen. Als Tadej bei mir ankam, hat er auf sein Knie gezeigt und gemeint, dass er Schmerzen hat und jetzt nur deshalb weiterfährt, weil wir zuvor so gut für ihn gearbeitet haben. Ich habe ihn nur angeschaut und ‚no stress‘ geantwortet. Zuerst ist Florian vorne im Wind gefahren, danach ich.

S S C H A R T N E R



**DER ÖSTERREICHER FELIX
GROSSSCHARTNER IST EIN TOP-
BERGFAHRER – UND EINER DER
WICHTIGSTEN HELFER VON TADEJ
POGAČAR IM UAE TEAM EMIRATES-
XRG. ENBLICKE & PORTRAIT.**

Ich bin einfach voll am Limit gefahren. Ich wollte unbedingt das Hauptfeld einholen. An dessen Ende hat zum Glück unser Teamkollege Brandon McNulty gewartet und mich abgelöst, als ich den Anschluss direkt vor dem Beginn der Cipressa hergestellt hatte," sagt der 32-Jährige aus Wels in Oberösterreich im RennRad-Interview. Zweieinhalb Kilometer später ist Pogačar wieder an der Spitze – und attackiert kurz darauf. Nur der Brite Tom Pidcock und der Niederländer Mathieu van der Poel können ihm folgen. Zu dritt gehen sie in die Abfahrt und fahren nach einem neun Kilometer langen Flachstück in den letzten Anstieg des Tages, den Poggio. Pogačar erhöht erneut das Tempo – und dieses Mal kann nur noch Pidcock mitfahren. Ein paar Minuten später eröffnet Pogačar auf der Zielgeraden in Sanremo den Schlusssprint. Pidcock bleibt zunächst im Windschatten und versucht wenige Meter vor der Ziellinie noch am Weltmeister vorbeizuziehen – doch es gelingt ihm nicht. Pogačar gewinnt zum ersten Mal Mailand-Sanremo – und sein zu diesem Zeitpunkt elftes Monument. Einen großen Anteil an diesem Erfolg hat auch Felix Großschartner. Fakt ist: Seit Großschartners Wechsel von Bora-Hansgrohe zum Team UAE Emirates im Jahr 2023 gewann

4
TAGE7
PÄSSE10.000
HÖHENMETER

TOUR DE FRANCE

Ich fahre im Wiegetritt bergauf, durch eine 180-Grad-Kurve – und sehe, was noch vor mir liegt: Etliche Serpentinaen, die sich in engen Kehren einen Hang durch eine leere Mondlandschaft hinaufwinden. Endlos. Dahinter stehen schroffe graue Berggipfel. Das Ganze wirkt wie ein mit Künstlicher Intelligenz erstelltes Bild. Doch es ist echt. Dies ist genau der Ort, von dem ich seit Jahrzehnten träume. Hier will ich sein, seit ich das erste Mal die Tour de France im Fernsehen sah. Dies ist ein besonderer Anstieg. Hier spielten sich Dramen ab. Jetzt erlebe ich selbst, wie es sich anfühlt, wenn man sich jeden Höhenmeter erarbeiten muss. Meine Herzfrequenz: 165. Der Schweiß tropft nicht mehr von meiner Stirn, er rinnt. Dies ist der zweite lange Anstieg des Tages – nach dem Col du Télégraphe, der schon hart war. Die letzten zehn Kilometer ziehen sich. Sie sind unrhythmisch zu fahren: neun Prozent Steigung, zehn, elf, teilweise sogar zwölf. Je weiter ich nach oben komme, desto härter wird es. Irgendwann komme ich kaum noch voran. Ich fahre allein – ab und zu ziehen andere Rennradfahrer





**COL DU GALIBIER,
MADELEINE, CROIX DE FER
— FAST JEDER KENNT DIESE
NAMEN. WIR HABEN DIE
LEGENDÄREN ANSTIEGE
ERLEBT: VIER TAGE,
SIEBEN PÄSSE, 10.000
HÖHENMETER. REPORTAGE
& TOUREN-TIPPS.**

Text: Michael König

Fotos: Pexels / Marek Piwnicki / Milesiwes,
Michael König

VORSCHAU

RENNRAD 9 | 2026

ERSCHEINUNGSTERMIN:

18. AUGUST



TOP-RÄDER IM TEST: NEUHEITEN

Aerodynamik, Handling, Komfort & mehr: Neue Top-Räder im Vergleichstest.
Mit Modellen von Canyon, Van Rysel, Lapierre, Stevens und Co.



ÖSTERREICH: RENNEN, PÄSSE, REGIONEN & NATUR

ERLEBNISSE & TOP-STRECKEN

600 Kilometer und 6000 Höhenmeter rund um Niederösterreich: Motivation, Training, Ernährung, Anstiege und Leistungswerte.



MODELLE VON LUPINE, SUPERNOVA, GARMIN & CO.

TEST: FRONT- & RÜCKLEUCHTEN

Akku-Frontlampen und -Rücklichter im Test: Funktionen, Akkulaufzeiten, Ausleuchtung, Gewichte, Preis-Leistungs-Tipps und mehr.



EFFIZIENZ: DAS TRAINING INDIVIDUELL ANPASSEN

TIPPS: FITNESS IN JEDEM ALTER

Kraft, Ausdauer, Fitness und Gesundheit: Die Leistungsfähigkeit steigern und erhalten. Ernährung, Studien, Trainings-Pläne & mehr.

Fotos: Gideon Heerde, Ole Zimmer, Stefan Schütz



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

**„Wenn du wissen willst, was ein Sieg wert ist:
Schau dir an, wer Zweiter geworden ist.“**

Federico Bahamontes, spanischer Ex-Profi und Tour-de-France-Sieger 1959