

RennRad

TEST: TOP-GERÄTE & KAUF-TIPPS

ROLLENTRAINER

VON TACX, WAHOO, ELITE & ZWIFT PLUS ZUBEHÖR GETESTET

APPS: MEHR LEISTUNG MIT KI

Getestet: Künstliche Intelligenz – Leistungsdiagnostik Zuhause

Schaltung & Co: Red, Grx Di2, Super Record

IM TEST: NEUE GRUPPEN

Vergleich: Shimano, Sram und Campagnolo – Rennrad & Gravel

TOUR: NATUR & ABENTEUER

Japan, Tschechien, Deutschland
Polen & Italien – Top-Strecken

TRAINING: AUFBAU & PLÄNE

Tipps & Einheiten: Grundlage und Intervalle – Einblicke & Anleitung

EXTREM: 2500 KILOMETER

Rekordfahrt durch Japan: Tipps:
Report & mentale Strategien



LEICHTE GRAVELBIKES

RADTEST: 16 TOP-MODELLE AB 7,1 KILOGRAMM – VON CANYON, WILIER, SCOTT, BMC, RIDLEY & CO.





GRAVELRÄDER, ABENTEUER & TRAININGS-EFFIZIENZ

Auf dem Rad kann man fast überall Neues „erfahren“ und erleben – egal, wie lange die eigene Fahrt ist. Rund 1000 Kilometer fast nonstop durch Nord-Italien. Oder 1400 Kilometer entlang des alten Böhmischen Grenzverlaufs, durch Tschechien, Deutschland und Polen, im Bikepacking- und Offroad-Modus, durch Wälder und Gebirge. Oder einmal durch ganz Japan, vom südlichsten zum nördlichsten Punkt des Landes, 2500 Kilometer in fünf Tagen. Das ist, was die Protagonisten unserer großen Reportagen erlebt haben: Abenteuer, Natur-, Rekord- und Grenzefahrungen. Die Ansprüche, die bei solchen Langdistanzen an den Menschen und sein Material gestellt werden, sind enorm. Passend dazu haben wir für den Radtest dieser Ausgabe 16 Top-Gravelbikes – das leichteste davon, das Storck Grix.2 Platinum, wiegt nur 7,19 Kilogramm – getestet. Der zweite große Test innerhalb dieses RennRad-Magazins dreht sich um etwas „Gegensätzliches“:

Indoor-Training. Inzwischen kann man zu Hause in den eigenen vier Wänden extrem gut und zeiteffizient trainieren – auf „smarten“ Rollen-Trainern. Wir haben Modelle von Zwift, Wahoo, Elite und Co. ausgiebig getestet. Zudem berichten wir, welches Zubehör sinnvoll ist und geben etliche Trainings-Tipps. Im Mittelpunkt des Tests Nummer drei dieser Ausgabe stehen neue Schaltgruppen: Wir haben aktuelle Rennrad- und Gravel-Gruppen von Shimano, Sram und Campagnolo teils über Monate hinweg getestet. Zu den weiteren Themen gehören Fitness-Tipps, die Veränderungen im Profi-Radsport, die Wege junger Talente und ideale Trainingspläne für alle Niveaus.



David Binnig | Chefredakteur



wiegt das Storck Grix.2 Platinum, das leichteste Rad dieses Tests.
Den ganzen Vergleichstest finden Sie ab der Seite 52.



pro Tag verbrauchte unser Protagonist im Schnitt während seiner Rekordfahrt durch Japan. Die Reportage finden Sie ab der Seite 40.

16



1400 Kilometer & 24.000 Höhenmeter: Berge, Wälder & Abenteuer in Polen, Tschechien und Deutschland. Der Report zum Bohemian Border Bash

28



Ins Unbekannte: 1000 Kilometer durch Norditalien. Das ‚Unknown Race‘, Training, Material

98



Training: Jugendförderung, Rennen & Talente

52



Radtest-Spezial: 16 leichte Race-Gravelbikes ab 3700 Euro im großen Vergleich

Titelbild: Marco Peruzzo
Ort: Sierra de Huétor, Spanien





INHALT

AUSGABE 10 | 2025

ER·FAH·REN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 8

News, Termine, Leitartikel: Transfers & Budgets ändern potenziell die Statik des Radsports. Einblicke

Extrem: Polen, Tschechien, Deutschland nonstop 14

1400 Kilometer und 24.000 Höhenmeter Wälder & Berge. Der Report zum Bohemian Border Bash

Ins Unbekannte: 1000 Kilometer durch Italien 26

Berge, Natur, Extrem-Wetter und ein besonderes Rennen: das ‚Unknown Race‘. Plus: Trainingstipps

Rekord: 2500 Kilometer & 25.000 Höhenmeter 38

Fünf Tage und drei Inseln: Jack Thompson durchquerte Japan in Rekordzeit. Erlebnisse, Vorbereitung & Report

TEST & TECHNIK

Radtest: Gravelräder ab 7,1 Kilogramm 50

Offroad-Modelle im großen Vergleichstest: Mit Rädern von Canyon, Benotti, Stevens, Scott, Storck, Rose & Co.

Test: Smarte Top-Rollentrainer & Zubehör 68

Effektiv trainieren, bei jedem Wetter: Das bietet das Rollentraining. Top-Modelle & Zubehör im großen Test

Shimano vs. Sram & Co.: Gruppen im Test 78

Rennrad- und Gravel-Gruppen von Shimano, Sram & Campagnolo im monatelangen Praxis-Dauertest

Impressum Seite 123

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 88

Studie: Radsport und Herzprobleme. Plus: Rezept – Essen wie die Red-Bull-Bora-Hansgrohe-Profs

KI-Training: Tests, Trainingszonen & Intervalle 90

Die eigenen Leistungswerte genau kennen: Software für eine Leistungsdiagnostik daheim. Test & Trainingstipps

Training: Jugendförderung, Rennen & Pläne 98

Ein Nachwuchsteam, das verbindet. Einblicke in die deutsche Radsport-Jugend-Förderung

Radmarathon-Training: Erholung & Aufbau 106

Nach den Saison-Highlights im Spätsommer lohnt sich oft eine ruhigere Phase im Herbst. Einblicke

PELTON

Analyse & Wattwerte: Tour de France Femmes 112

Die „Comebackerinnen“ prägten die Tour. Einblicke, Debatten, Vorbereitung und Wattwerte bergauf

Portrait: Top-Talent, Zeit- und Bergfahrer 116

Er ist erst 19 Jahre alt – und bereits ein besonderer Fahrer: Paul Seixas. Hintergründe und Trainings-Tipps

REISE

Istrien: Strände, Sonne, Berge & Meer 124

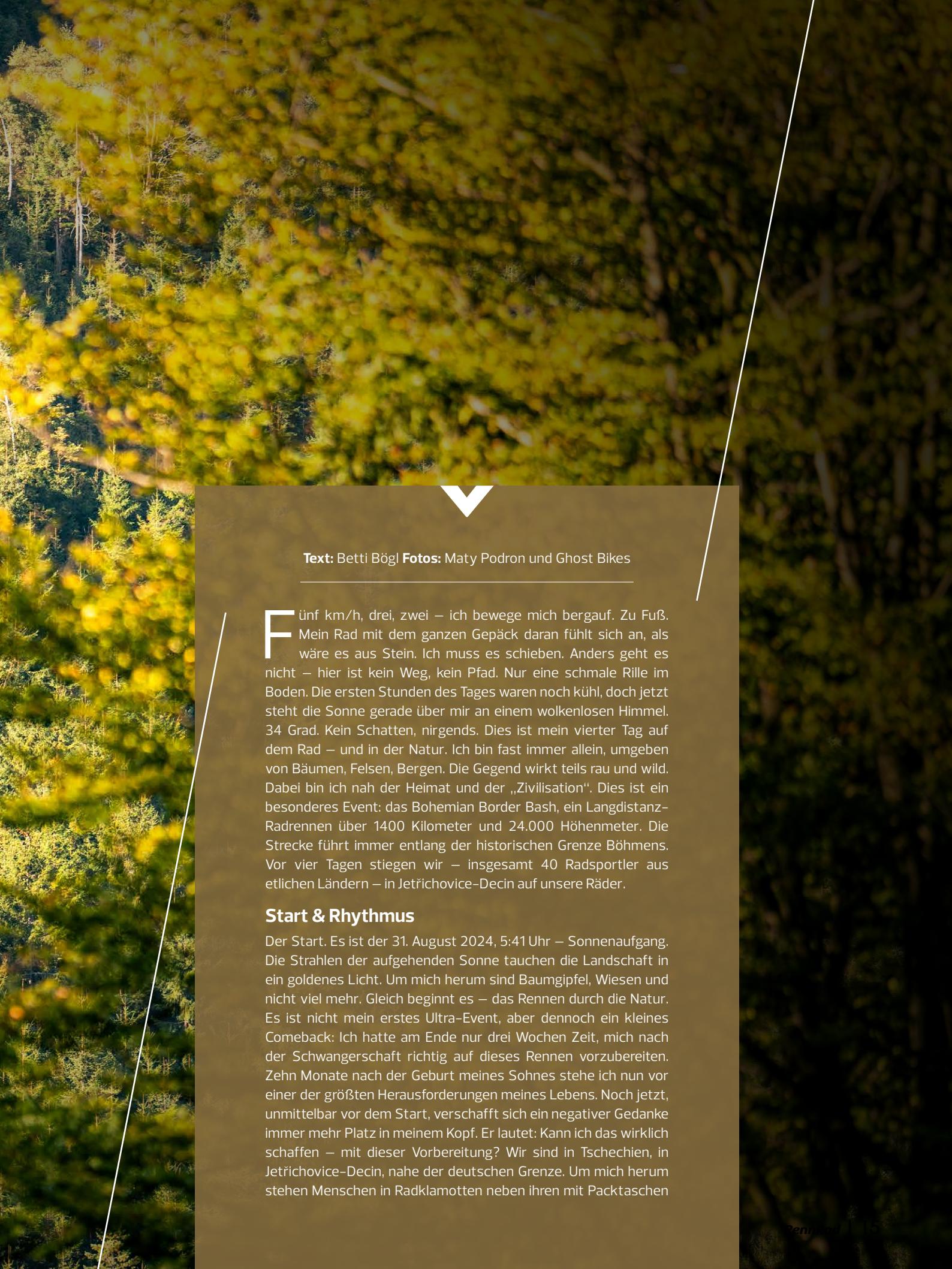
Leere Straßen & viel Sonne: die größte Halbinsel an der nördlichen Adria bietet viel – Touren- & Hotel-Tipps

GRENZ ERFA HRUNG



BOHEMIA BORDER BASH
BÖGL BESITZ

**BERGE, WALD, MATSCH, NATUR UND ABENTEUER:
1400 KILOMETER UND 24.000 HÖHENMETER - IN
TSCHECHIEN, DEUTSCHLAND UND POLEN. DAS
BOHEMIAN BORDER BASH AUS DER SICHT DER
SIEGERIN: REPORTAGE, STRECKEN, TIPPS.**



Text: Betti Bögl **Fotos:** Maty Podron und Ghost Bikes

Fünf km/h, drei, zwei – ich bewege mich bergauf. Zu Fuß. Mein Rad mit dem ganzen Gepäck daran fühlt sich an, als wäre es aus Stein. Ich muss es schieben. Anders geht es nicht – hier ist kein Weg, kein Pfad. Nur eine schmale Rille im Boden. Die ersten Stunden des Tages waren noch kühl, doch jetzt steht die Sonne gerade über mir an einem wolkenlosen Himmel. 34 Grad. Kein Schatten, nirgends. Dies ist mein vierter Tag auf dem Rad – und in der Natur. Ich bin fast immer allein, umgeben von Bäumen, Felsen, Bergen. Die Gegend wirkt teils rau und wild. Dabei bin ich nah der Heimat und der „Zivilisation“. Dies ist ein besonderes Event: das Bohemian Border Bash, ein Langdistanz-Radrennen über 1400 Kilometer und 24.000 Höhenmeter. Die Strecke führt immer entlang der historischen Grenze Böhmens. Vor vier Tagen stiegen wir – insgesamt 40 Radsportler aus etlichen Ländern – in Jetřichovice-Decin auf unsere Räder.

Start & Rhythmus

Der Start. Es ist der 31. August 2024, 5:41 Uhr – Sonnenaufgang. Die Strahlen der aufgehenden Sonne tauchen die Landschaft in ein goldenes Licht. Um mich herum sind Baumgipfel, Wiesen und nicht viel mehr. Gleich beginnt es – das Rennen durch die Natur. Es ist nicht mein erstes Ultra-Event, aber dennoch ein kleines Comeback: Ich hatte am Ende nur drei Wochen Zeit, mich nach der Schwangerschaft richtig auf dieses Rennen vorzubereiten. Zehn Monate nach der Geburt meines Sohnes stehe ich nun vor einer der größten Herausforderungen meines Lebens. Noch jetzt, unmittelbar vor dem Start, verschafft sich ein negativer Gedanke immer mehr Platz in meinem Kopf. Er lautet: Kann ich das wirklich schaffen – mit dieser Vorbereitung? Wir sind in Tschechien, in Jetřichovice-Decin, nahe der deutschen Grenze. Um mich herum stehen Menschen in Radklamotten neben ihren mit Packtaschen

CHRISTOPH STASSER UNKNOWN RACE





INS

UNBE

RIE

KAN

H

BERGE, NATUR, SONNE, SCHNEE
UND DAUERREGEN: FAST 1000
KILOMETER DURCH DIE TOSKANA
UND NORDITALIEN - INS
UNGEWISSE. CHRISTOPH
STRASSER - SEINE SAISON, SEIN
TRAINING & DAS „UNKNOWN RACE.“

JACK THOMPSON



JAPAN

U L T R A

FÜNF TAGE, DREI INSELN,
2500 KILOMETER, 25.000
HÖHENMETER, EIN ZIEL: DEN
WELTREKORD. JACK
THOMPSON DURCHQUERTE
JAPAN SCHNELLER ALS JE EIN
RADSPORTLER ZUVOR.
ERLEBNISSE, MOTIVE,
VORBEREITUNG & REPORT.

A cyclist in a dark blue jersey and white helmet is riding a road bike on a city street at night. The background is dark with blurred lights from traffic. Overlaid on the image is the word "WELT" in large white letters, with "CYCLING" in red letters below it.

WELT

CYCLING



AERODYNAMISCH, SCHNELL,
ROBUST, VIELSEITIG: 16
SPORTIVE RACE-GRAVELRÄDER
IM GROSSEN TEST.
AUSSTATTUNG, GEWICHT,
FAHRVERHALTEN, PREIS-
LEISTUNG & MEHR.

SPED
offroad
ED

**EFFEKTIV TRAINIEREN,
JEDERZEIT, BEI JEDEM
WETTER UND OHNE
LANGWEILE: SMARTE
ROLLENTRAINER UND
ZUBEHÖR IM TEST.**



ROLLEN TRAINER



Text: Günther Proske

Fotos: Günther Proske, Hersteller

Seine erste Einheit geht über 30 Minuten, die zweite – nur einen Tag später – über drei Stunden. Dann sind es dreieinhalb, dann vier Stunden Rollen-Training. Am 16. Juli gewinnt Jonas Abrahamsen die elfte Tour-de-France-Etappe im Sprint. Dabei schien dies unmöglich. Denn: Der Norweger brach sich einen Monat vorher das Schüsselbein. In der Regel benötigt solch eine Verletzung mindestens acht Wochen zum Ausheilen. Doch der Profi des Teams Uno-X Mobility erholte sich ungewöhnlich schnell. Schon einen Tag nach seinem Sturz bei der Baloise Belgium Tour saß er wieder auf dem Rollentrainer. Er absolvierte in den wenigen Tagen vor dem Tour-de-France-Start Intervall-Einheiten, Grundlagen-Ausfahrten und Hitze-Trainings. Das Rollentraining bietet klare Vorteile: Es ist wetter- und jahreszeitenunabhängig, zeiteffizient, wirksam. Doch welcher Rollentrainer passt zu den eigenen Trainings-Ansprüchen und - Zielen? Wir fokussieren uns in diesem Test stellvertretend auf je ein Modell der Einstiegs-, Mittel- und Highend-Klasse. Den Widerstand steuern diese Modelle elektromagnetisch. Wird es virtuell steiler oder erhöht sich im Trainingsprogramm die erforderliche Leistung, dann steigt auch der Tretwiderstand für den Fahrer. Klassische Trainer, bei denen der Hinterreifen auf einer bremsbaren Walze läuft, sind nur noch im unteren Einstiegssegment zu finden. Besser sind die hier vorgestellten Direct-Drive-Modelle, bei denen das Hinterrad durch eine Antriebseinheit mit einem Ritzelpaket am Trainer ersetzt wird. Die Vorteile: kein Reifenverschleiß, eine einfachere Installation beziehungsweise ein schnellerer Radwechsel und ein geringerer Geräuschpegel.

Ausstattung & Zubehör

Alle hier vorgestellten Modelle sind hinsichtlich ihrer Lautstärke absolut „mietwohnungstauglich“. Wahoo und Elite sind etwa gleich laut. Innerhalb dieses Testfeldes ist der Tacx Neo 3M durch den Verzicht auf eine Schwungscheibe und den Riemen am leisesten. Noch leiser wird es, wenn man den Trainer mit dem Zwift Cog – siehe Extrakasten – betreibt. Dies liegt nicht nur an den fehlenden Schaltgeräuschen. Auch insgesamt arbeitet das System etwas leiser und erzeugt weniger Vibrationen und Resonanzen. Bezuglich der Leistungsdaten unterscheiden sich die Test-Modelle recht wenig, obwohl die Preisspanne mehr als 1250 Euro beträgt. Eine maximale Ausgangsleistung von 2200 Watt sind sowohl mit dem 1799 Euro teuren Tacx Neo 3M als auch mit dem Wahoo Kickr Core 2 für 549 Euro möglich. Knapp dahinter liegt mit 2100 Watt der Elite Avanti für 749 Euro. Bei den simulierten Steigungsprozenten liegt Tacx mit maximal 25 Prozent vorne. Bei Elite und Wahoo sind hier „nur“ 18 Prozent möglich. Die Messgenauigkeit liegt bei den teureren Modellen bei mehr als 99 Prozent – bei Wahoo ist es ein Prozent weniger.

DAUER TEST

SPEZIAL

SCHALT GRUPPEN



SMART FIT

DIAGNOSTIK-APPS

MEHR LEISTUNG MIT KÜNSTLICHER INTELLIGENZ: TRAININGSZONEN, INTERVALLE, ERHOLUNG UND EFFIZIENZ. WILL MAN SEINE LEISTUNGSWERTE GENAU KENNEN, MUSS MAN INSLABOR. BISHER. NUN GIBT ES SANGEBOTE FÜR EINE DIAGNOSTIK DAHEIM. WIR HABEN SIE GETESTET. TIPPS & TRAININGSPLÄNE.



Text: Dieter Hilla **Fotos:** Dieter Hilla, Ralf Glaser, Chandler Riley

H erzfrequenz: 194. Atemfrequenz: maximal. Es ist ein Ringen nach Luft – und diese ist nicht einmal frisch, denn ich bin drinnen und trete mit allem, was ich habe, in die Pedale. Ohne mich auch nur einen Zentimeter zu bewegen. Der Schweiß tropft nicht mehr an mir herunter – er fließt. Ich trage nur eine Radhose, Socken, Radschuhe und eine Maske. Sie ist groß, aus Silikon und bedeckt den gesamten Mund- und Nasenbereich. Aus ihr heraus ragt ein Schlauch, der in ein Gerät führt, das am Boden steht. Ich habe erst die Hälfte der aktuellen Qual hinter mir: 1:30 Minuten. „Weiter, weiter, deine Trittfrequenz fällt ab. Schneller!“ schreit mir der Mann neben mir ins Ohr. Rund eine Minute später greifen seine latexbehandschuhten Hände ebenjenes Ohr, stechen mit einer Nadel hinein und drücken so lange, bis mehrere Blutstropfen hervortreten. In einem kleinen Plastikrörchen fängt er sie auf.



A black and white photograph of two cyclists in motion on a road. They are wearing matching black and white cycling jerseys with 'STEVEN' and 'WTS' logos, along with white shorts and helmets. One cyclist is in the foreground, leaning forward, while the other is slightly behind and to the right. The background is blurred, suggesting speed. The entire image is framed by a large, stylized, green and purple text overlay.

TAKE
THE
TRAINING

FÖRDERUNG, RENNEN, TRAINING: EIN NACHWUCHSTEAM, DAS ANDERS ARBEITET. DAS NICHT SELEKTiert, SONDERN VERBINDET. EINBLICKE IN DIE DEUTSCHE RADSPORT-JUGEND-FÖRDERUNG, TRAININGSLAGER UND -PLÄNE.

Text: David Binnig

Fotos: Cor Vos, Björn Kramer/BK Media Hamburg

Beschleunigen, abbremsen, vom Rad abspringen, es schultern, eine Treppe hochrennen, auf das Rad springen, antreten – immer wieder. Mehr als 20 Jugendliche rennen, springen und fahren an diesem Donnerstagabend durch einen Wald in der Nähe der Millionenstadt Hamburg. Immer dienstags und donnerstags trainieren sie hier. Sie fahren über Wurzeln, durch den Matsch oder mit rot-weißem Flatterband abgesteckte enge Kurven. Das ist ihr Training. Es ist technisch, intensiv, vor allem auch motorischfordernd. Ihre Räder haben Dropbar-Lenker und maximal 33 Millimeter breite Stollenreifen.

Für viele ist das Querfeldeinfahren die Königsdisziplin des Radsports. Cyclocross-Rennen sind kurz, anspruchsvoll, hochintensiv. Hamburg ist wohl so etwas wie die deutsche Hauptstadt dieses Sports. Diese Trainings sind Teil eines besonderen Projekts – eines Projekts, das potenziell eine „Leuchtturm-Funktion“ für die Nachwuchsförderung haben könnte. „Wir haben vor drei Jahren angefangen – mit fünf Jugendlichen. Inzwischen machen knapp 30 mit. Das Ganze ist stetig gewachsen. Wir sehen fast schon einen Boom, zumindest regional hier im Norden. Es zeigt sich eben mal wieder: Wenn man den Kindern und Jugendlichen etwas anbietet, dann nehmen sie es auch an“, sagt Jens Schwedler. Er ist selbst Ex-Profi, war zweifacher Deutscher und dreifacher Weltmeister im Cyclocross der Masterklasse. Seit mehr als 20 Jahren managt er das Stevens Racing Team, aus dem sehr viele erfolgreiche Cross-Fahrer hervorgegangen. Das Stevens Youngsters Team ist nun ein neueres Projekt, um den Radsport-Nachwuchs – und den Sport selbst – zu fördern. „Wir wollen jungen Sportlerinnen und Sportlern von Beginn an vermitteln, was Radsport ist, was dazugehört, was man können, wissen und verstehen muss, also das kleine Einmaleins des Sports. Technik, Taktik, Haltung. Der Nachwuchs, mit dem wir zu tun haben, ist oft weit davon entfernt, sportlich fertig' ausgebildet zu sein. Deshalb müssen wir genau dort ansetzen. Wir beginnen früh. Und wir sehen früh, was funktioniert – und was nicht. Radsport ist eben viel mehr, als hart treten zu können.“



Trainingspläne & -umfänge

Wir schreiben den Hamburger Sportlern je pro Jahrgang beziehungsweise Altersklasse Trainingspläne. Aber inzwischen haben schon viele 14- oder 15-Jährige eigene Trainer. Die Eltern zahlen dafür. Das halte ich für eine Katastrophe. Dann fährt man zum Beispiel zusammen ins Trainingslager, das habe ich wirklich schon erlebt, aber die Jugendlichen machen ihr eigenes Ding. Denn sie sagen: „Mein Trainer hat mir andere Vorgaben gemacht, ich muss sein Programm fahren.“ Das ist komplett von der Sozialisierung weg, die ein Team eigentlich haben sollte. Im Youngsters-Team fahren im Normalfall, im Grundlagentraining, alle zusammen. Wenn dann bergauf etwa im G2-Bereich gefahren werden soll, dann macht das jeder für sich in seinem Tempo. Wir starten dann mit 20 oder 30 Sekunden Abstand und treffen uns oben wieder. Manchmal fahren wir natürlich auch Trainingsrennen. Die Sportler wollen sich auch ab und zu messen und ihre Grenzen austesten. Die U17-Fahrer trainieren im Durchschnitt zwischen acht und zwölf Stunden pro Woche.

Die jungen Fahrer kommen meist auf 9000 bis 12.000 Kilometer pro Jahr. Das mit den fehlenden längeren Bergen hier im Norden ist kein Problem für uns. Wir haben zum Beispiel die Harburger Berge, in denen wir sehr oft unterwegs sind. Auch im Volkspark geht es asphaltiert ein bisschen hoch und runter. Dass das immer nur ein paar Höhenmeter sind, ist kein Problem – dann fährt man da halt einige Runden mehr. Ein ganz wichtiges Ausbildungselement für Radsportler sind für mich das Einzel- und das Vierer-Mannschaftszeitfahren. Gerade da stellen wir aber viele Probleme fest. Etwa beim Halten der tiefen Aero-Sitzposition auf der Zeitfahrrmaschine. Da sind nicht wenige Jugendliche, salopp formuliert, etwas verkrüppelt. Anders gesagt: Sie haben Probleme mit der Beweglichkeit und können sich nicht dauerhaft in solch einer Position auf dem Fahrrad halten. Da fehlt natürlich ein bisschen die allgemeine Athletik. Das versuchen wir natürlich auszugleichen – beziehungsweise aufzuholen. Wir bieten zum Beispiel Athletik-Trainings in der Halle an. Und meine Frau macht im Winter immer Video-Calls mit den Jungs, so dass jeder zu Hause die richtigen Übungen machen kann.“

ERSCHÖPFUNG & ERHOLUNG

NACH DEN SAISON-HIGHLIGHTS IM SPÄTSOMMER LOHNT SICH OFT EINE ETWAS RUHIGERE PHASE IM HERBST. EINBLICKE, TRAININGSPLÄNE UND TIPPS.

300 Kilometer und 5237 Höhenmeter – das sind die Daten des Radmarathons Istrija300 in Kroatien. Das Event findet in diesem Jahr am 27. September statt. Für viele Radmarathonfahrer ist die Veranstaltung das letzte Saison-Highlight im Jahr 2025. Weitere beliebte Events sind etwa das Loser Bergzeitfahren am 27. September in der österreichischen Steiermark sowie der Lila Logistik Charity Bike Cup im schwäbischen Leonberg und der Sparkassen Münsterland Giro in Nordrhein-Westfalen am 3. Oktober. Einige von denjenigen, die sich qualifiziert haben, nehmen im Saisonfinale auch an der Gravel- beziehungsweise der Gran-Fondo-WM teil. Die Gravel-WM am 11. und 12. Oktober in der niederländischen Region Zuid-Limburg dürfte für viele noch gut erreichbar sein. Die Gran-Fondo-WM am 19. Oktober 2025 in Lorne im australischen Bundesstaat Victoria ist vermutlich vielen zu weit weg.

Urlaub & Formverlust

Einige Athleten werden zu dieser Zeit wahrscheinlich schon in der „Off-Season“ sein. Diese Zeit sollte man nutzen, um sich körperlich und mental möglichst gut zu erholen – vor allem dann, wenn man viele Rennen gefahren ist und eine gewisse Erschöpfung spürt. Grundsätzlich gestaltet fast jeder seine Ruhephase anders. Manche Sportler brauchen nach dem letzten Saison-Highlight erst einmal ein, zwei oder drei Wochen Ruhe, in denen sie das Rad überhaupt nicht anfassen. Viele verbinden diese Zeit gerne mit einem Familienurlaub im Süden und verlängern so den Sommer noch ein bisschen. Ist man in dieser Zeit sportlich völlig inaktiv, kommt es schnell zu einem deutlichen Formverlust. Das sogenannte Detraining beginnt zu dem Zeitpunkt, an dem nach der Erholungsphase des letzten Trainingsreizes kein weiterer Reiz gesetzt wird. Dies tritt in der Regel nach drei bis fünf Tagen ein. Zunächst gehen die direkten Anpassungserscheinungen der letzten Trainingseinheit verloren. Das heißt: Die Glykogenvorräte in der Muskulatur normalisieren sich und werden dann stetig abgebaut. Nach etwa fünf Tagen der vollständigen Pause fällt die Kapazität der Glykogenspeicher unter das Ausgangsniveau. Ebenso reduziert sich in dieser Zeit das Blutvolumen. Dadurch kann weniger Sauerstoff zum Muskel transportiert werden. Um den Ver-



**COME
BACK
&
DOMI
NANZ**



DIE REKORDWELTMEISTERIN PRÄgte DIE TOUR DE FRANCE FEMMES AVEC ZWIFT 2025. HINTER- GRÜNDE, EINBLICKE & WATT-WERTE.

Text: Silvio Pusch Fotos: Cor Vos



Sie fahren nebeneinander – allein an der Spitze des Feldes. Eine Fahrerin trägt das blau-gelb-rote Trikot der Equipe Lidl-Trek, die andere das karminrote des Teams Fenix-Deceuninck. Vor ihnen liegen noch acht Kilometer und 500 Höhenmeter an einem legendären Alpen-Anstieg – dem Col de la Madeleine. Fast zeitgleich drehen sie sich um, blicken zurück und sehen eine Fahrerin in einem schwarzen Trikot, die immer näherkommt. 50, 40, 30, zehn Meter – bis sie zu dritt sind. Für ein paar Minuten fahren sie gemeinsam. Dann steigt die Straße wieder an – erst sind es sieben, dann acht Prozent durchschnittliche Steigung. Eine Fahrerin tritt an und setzt sich ab: Pauline Ferrand-Prévot fährt an diesem Tag in ihrer eigenen Leistungswelt und ins Gelbe Trikot – fast auf den Tag genau sieben Jahre nach ihrem offiziellen Abschied aus dem Profi-Straßenrad Sport. Inoffiziellen Berechnungen zufolge leistet sie am Col de la Madeleine im Mittel fünf Watt pro Kilogramm Körpergewicht über 1:04:50 Stunden – nach 90 Kilometern und zwei schweren Anstiegen, einem der ersten und einem der zweiten Kategorie. Im Etappenziel, fast 2000 Meter über dem Meer, beträgt ihr Vorsprung auf die Zweitplatzierte, die Australierin Sarah Gigante, 1:45 Minuten. Viele gingen vor dieser Tour von einem erneuten Duell der Niederländerin Demi Vollering mit der Vorjahressiegerin, der Polin Kasia Niewiadoma, aus. Pauline Ferrand-Prévot nimmt beiden an diesem Tag je über drei Minuten ab. Dies ist eine Vorentscheidung – und eine Machtdemonstration.

Anstiege & Rekorde

„Das war nicht das Ergebnis, für das ich so hart gearbeitet habe. Aber gleichzeitig – wenn ich mir den Anstieg und die Zahlen anschau – weiß ich, dass es die beste Leistung meines Lebens war“, sagte die Etappen-Achte Kasia Niewiadoma im Ziel. „Man muss zugeben, dass sich die anderen extrem stark verbessert haben. Aber was kann man noch tun, um Rennen zu gewinnen, wenn die eigene Leistungsverbesserung nicht mehr ausreicht?“ Sarah Gigante ist an diesem Tag eineinhalb Minuten schneller als die Polin und wird Etappen-Zweite. Ein Podiumsplatz ist ihr nun unter normalen Umständen nicht mehr zu nehmen. Doch die zweitbeste Bergfahrerin der Tour hat eine Schwäche: Abfahrten. Sie weiß das – ihre Konkurrentinnen wissen es auch. Ihr Plan lautet daher, als Erste zur Etappenhälfte über den Col de Joux Plane zu fahren. Dessen Anstiegsdaten: 11,6 Kilometer, 989 Höhenmeter und 8,5 Prozent durchschnittliche Steigung. Doch das Vorhaben gelingt nicht. Stattdessen erreicht die zweifache Weltmeisterin und Olympiasiegerin von Rio, Anna van der Breggen, als Erste die Bergwertung. Auch die Niederländerin ist, wie Ferrand-Prévot, eine „Comebackerin“. 2021 gab sie ihren Rücktritt vom Straßenrad Sport bekannt und wechselte in die sportliche Leitung des Teams SD-Worx. Nach zwei Jahren kehrte

GRAN CIRCUIT TALÈN



IMPRESSUM

Verlag

BVA BikeMedia GmbH
Fraunhoferstraße 9-11 · 85737 Ismaning / München

Geschäftsführer

Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich
HRB 193731 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der Gundlach Gruppe Bielefeld.
RennRad wurde 2003 gegründet und erscheint im 22. Jahrgang.

Chefredakteur

David Binnig

Produktionsleitung/CvD

Jörg Gleichmar

Redaktionskontakt

Homepage: www.radsport-rennrad.de
Facebook: www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad
Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

Redaktion

Christina Kapp, Frederik Böna, Silvio Pusch

Fotoredaktion

Jürgen Amann, Gideon Heede

Lektorat

Sabine Stalujanis, Amelie Böna, Jessica Gleichmar

Layout

Ludwig Bestler | Wort & Satz
www.ludwigbestler.de

Marketing & Vertrieb

Jochen Rabe, Musa Sağlam, Magdalena Weigl

Mediaberatung

Fabian Morlock
T +49 (0) 151-18 85 05 59
fabian.morlock@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2025.

Anzeigenverwaltung

Jörg Gleichmar
T +49 (0) 152 515 97813
sales@bva-bikemedia.de

Nationalvertrieb

PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

Kundenservice

Mo-Fr: 9-13 Uhr
T +49 (0) 89-416 15 40-0
service@bva-bikemedia.de

Erscheinungsweise, Abonnements und Bezugspreise (neu ab 1.12.24)
RennRad erscheint mit jährlich zehn Ausgaben.

Erhältlich an Kiosken, im Bahnhofskiosk, in ausgewählten Zweiradfachgeschäften oder direkt über den Kundenservice (auch Nachbestellungen).

Einzelpreis: PRINT 8,20 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand); DIGITAL 6,50 Euro

Minibox: 3 aktuelle Hefte für 20,00 Euro (nur Inland)

Jahres-Abo: PRINT + DIGITAL 10 Hefte für 80,- Euro (Inland); 110,- Euro (Ausland) inkl. Versand; DIGITAL 60,- Euro

Bei Nichterscheinen (höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.
Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt.

Nachdruck

Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck

Vogel Druck und Mediendienstleistungen GmbH
Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg

Infos zum Radwanderkarten- und Radbücher-Programm der BVA

www.fahrradbuecherkarten.de
Oder direkt bei Ulrike Krumme
T+49 (0) 521-595-540
ulrike.krumme@bva-bikemedia.de

Im Verlag BVA BikeMedia erscheinen neben RennRad diese Magazine zum Thema Radfahren/Mobilität:

Rad fahren **Elektro Rad** **Radsport** **RadMarkt**



PEFC-zertifiziert

Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern, Recycling und kontrollierten Quellen

PEFC/04-31-1267

www.pefc.org

The image shows the front cover of the book 'Gravel KAUFBERATER'. The cover is red with the title 'Gravel KAUFBERATER' in large white letters at the top. Below the title, it says 'Die 75 besten Gravelbikes' and 'Kaufberater für Race-, Offroad- & E-Bikes'. A small image of a tablet screen shows the same book cover. At the bottom of the cover, it says 'Jetzt im Shop' and shows two more book covers standing upright.

The advertisement features the 'BRUNOX Top-Kett' logo with a chain graphic. It claims to be 'allwetterfeste KETTENSCHMIERUNG' (weather-resistant chain lubrication). A circular seal states 'TEST-SIEGER Fahrrad-Kettenschm. 03/2017 GTÜ www.gtu.de'. Text below the seal reads: 'Ist die absolute Nummer 1 in diesem Test mit 24 Punkten!' and 'www.brunox.swiss'.



Scorpion fx 26

Der Gepäck-Champion mit den drei Rädern



Auf ganz großer Tour mit endlos viel Gepäck: Radreisen waren schon immer eine Domäne von Liegerädern. Der Scorpion fx 26 von HP VELOTECHNIK ist der neue Champion in dieser Disziplin mit bis zu 63 Kilogramm Gepäck in neun Taschen. Machen Sie das kippstabile Trike mit dem himmlisch bequemen Sitz und dem eingebauten Panoramablick zu Ihrem Favoriten. Und wenn Sie Ihren Lastesel noch lässiger bewegen wollen, wählen Sie einfach einen von vier Motoren aus unserem Baukastensystem!

Fordern Sie Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket gleich an!

HP
VELOTECHNIK

Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax - 97 99 22 99
www.hpvoveltechnik.com • mail@hpvelotechnik.com

HÜGEL, BERGE, SONNE, MEER UND OFT LEERE STRASSEN: ISTRIEN IN KROATIEN BIETET RADSPORTLERN SEHR VIEL – HIGHLIGHTS, ANSTIEGE, TOUREN- UND HOTEL-TIPPS.

Text: Redaktion **Fotos:** Valamar

Oben – alles ist hier oben. Alles muss man sich erarbeiten, in Form von Höhenmetern. Will man zu den Menschen, den Häusern, den Cafés, muss man zuerst bergauf. Wir sehen schon von Weitem, was uns erwartet: eine Rampe. Ein steiler Hügelberg – mehr als ein Hügel und etwas weniger als ein Berg. 3,8 Kilometer und 250 Höhenmeter geht es bergan. Oben auf dem steilen, isolierten Hügel über dem Tal des Flusses Mirna, 277 Meter über dem Meer, liegt Motovun, ein Städtchen wie eine Filmkulisse: graue alte Steinhäuser, Wehrtürme, Stadtmauern, ein schlanker Glockenturm. Rund 600 Menschen leben hier. Die Stadt und der Weg zu ihr stehen exemplarisch für die Landschaft und die Kultur Istriens. Sie stehen für Schönheit, Tradition, Ruhe – und eine für Radsportler extrem abwechslungsreiche und teils fordernde Geografie. Schon in den Zeiten des Römischen Reiches stand hier oben eine Fluchtburg.

Hügel & Dörfer

Später herrschten hier fast 500 Jahre lang die Venezianer. Dies zeigt die Architektur heute noch deutlich. Der Stadtturm wurde im 14. Jahrhundert im Renaissancestil erbaut. An den Berghängen wachsen Weinreben. Im Tal kann man in den Eichenwäldern den berühmten weißen Trüffel Istriens finden. Das Städtchen und seine Umgebung sind fast schon kitschig-schön. Doch meine kurze Ergriffenheit endet abrupt, als die Straße vor uns beginnt anzusteigen. Es ist nicht diese Steigung, die mich fertigmacht. Es ist die Masse an Steigungen. Ständig geht es auf und ab, auf und ab. Die meisten der Hügel sind eher kurz. So auch dieser. Die Prozentzahlen bleiben einstellig – erst im Finale, als wir die äußere Stadtmauer und das grau-steinerne Tor vor uns sehen, wird es noch einmal richtig steil. Hinter dem Tor finden wir: Schatten, Touristen, Kopfsteinpflasterwege und eine Kulisse wie aus einem Mittelalterfilm. Mittagspause. Der Espresso in einem der Straßencafés ist exzellent, italienisch. Bei einem der großen Rad-Events in der Region, Istria300, führen alle drei Strecken durch Motovun. Wir folgen heute einer davon, zumindest abschnittsweise. Das Istria300 ist Kroatiens größter Radmarathon. Hier hat man, immer im Spätsommer, die Gelegenheit, die „magische“ 300-Kilometer-am-Tag-Grenze zu durchbrechen. Der Start- und Zielort ist auch unser Ausgangs- und Endpunkt: Poreč. Auch diese 16.500-Einwohner-Stadt hat eine lange Geschichte, die vor etwa 2000 Jahren mit den Römern begann. Sie liegt in der Bucht Peškera und bietet Besuchern viel: Strände, Sonne, Kultur, Kulinarik. Die Zahl der Radtouren-Optionen – mit dem Renn-



RENNRAD
DESTINATION
ISTRIEN



VORSCHAU

RENNRAD 11-12 | 2025

ERSCHEINUNGSTERMIN:
28. OKTOBER



RADTEST: ALLROAD-RENNRÄDER

Sportiv, komfortabel, geländegängig, vielseitig – sie sind Räder für fast alles: Allroad-Modelle im großen Vergleichstest. Mit Rädern von Rose, Festka, Storck und vielen mehr.



REISE: BERGE, SONNE, STRÄNDE, RUHE & MEHR

ANSTIEGE: PROFI-TRAINING

Höhenmeter und leere Straßen: Etliche Profis trainieren an der Costa Blanca in Spanien. Erlebnisse, Touren- und Trainings-Tipps.



ROLLWIDERSTAND, PANNENSCHUTZ, GRIP UND MEHR

TEST-EXTRA: RENNRAD-REIFEN

23 Modelle von Continental, Pirelli, Cadex, Schwalbe, Vittoria, Michelin und Co. im Labor getestet. Kauf- und Praxis-Tipps.



TRAINING, MOTIVATION, WATTWERTE & BERG-BESTZEITEN

REKORD-LEISTUNGEN BERGAUF

Sie hält die KOMs an Top-Anstiegen wie dem Stilfser Joch, Col du Tourmalet und Co. – und ist doch kein Radprofi. Report & Training.



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](http://rennradmagazin.de)



[radsportmagazinrennrad](http://radsportmagazinrennrad.de)

“

„In der Saison, wenn ich ungefähr 30 Stunden pro Woche trainiere, träume ich von Burger und Currys, die ich mir am Ende des Jahres gönnen werde.“

Geraint Thomas – Radprofi* Team Ineos-Grenadiers, Tour-de-France-Gewinner 2018.

*Anfang September 2025 beendete er nach 15 Jahren seine Profi-Karriere