

11/12
2020

RennRad

RennRad

BIKEPACKING & GRAVEL
3 GRUPPEN
30 TASCHEN
 GETESTET

EXTREM: ALPEN NONSTOP

Report: 27.000 Höhenmeter –
 von Wien nach Nizza in 4 Tagen

Leistungsreserven heben – Anleitung

TRAINING: MEHR KRAFT

Mehr Leistung: Krafttraining –
 Königsübung & Trainingspläne

ERNÄHRUNG & LEISTUNG

Mehr Kohlenhydrate aufnehmen
 & die Rezepte der Radprofis

TIPPS: TRAININGSLAGER

Top-Strecken an der Côte
 d'Azur & Alternativ-Training

TEST: GRAVEL-GRUPPEN

Robust: Shimano vs. Sram vs.
 Campagnolo – der Vergleich



CROSSRÄDER

RADTEST: CYCLOCROSS – 12 SCHNELLE RÄDER FÜRS GELÄNDE AB 1 400 EURO





MEHR LEISTUNG & MEHR FAHRSPASS

Agilität, ein extrem direktes Handling und ein extrem großer Fahrspaß – in allen Terrains. All diese Eigenschaften treffen auf Cyclocross-Räder zu. Sie sind „Rennräder fürs Gelände“ – schnell, hart, steif, leicht. Mit Stollenreifen und Rennlenkern. Wir haben für dieses Magazin zwölf Crosser zwischen 1450 und 4700 Euro ausgiebig getestet. Und konstatieren: Die Querfeldein-Räder können Vieles sein – Rennmaschinen, Spaßmaschinen, geländegängige Allrounder für den Winter und das ganze Jahr. Auch die anderen beiden großen Tests dieser RennRad widmen sich robusten und vielseitigen „Teilen“ für jedes Wetter und jedes Terrain: Wir haben 30 Packtaschen aller Preisklassen für den Einsatz an Renn- und Gravel-Rädern sowie drei Gravel-Gruppen – von Shimano, Sram und Campagnolo – getestet. Darunter sind Bikepacking-Taschen, wie sie Ulrich Bartholmös an seinem Renn-

rad hatte, als er beim Three Peaks Bike Race von Wien nach Nizza fuhr: 2000 Kilometer, 27.000 Höhenmeter, fast nonstop – die Reportage. Ein weiterer Schwerpunkt dieser Ausgabe dreht sich um die Themen Training und Ernährung. Und dabei vor allem um ein Ziel: das Heben von Leistungsreserven. Wie viel „Energie“ kann man während der Belastung aufnehmen und nutzen? Was ist eine „gesunde“ Ernährung? Wieso ergibt ein gezieltes Krafttraining für jeden Athleten Sinn? Und welche ist die eine, die „Königsübung“, für Rennradfahrer? All diese Fragen werden in diesem Magazin beantwortet.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



GEWICHT
DES
MONATS

7,54
KILOGRAMM

wiegt das leichteste Cyclocross-Rad unseres Testfeldes, das Giant TCX Advanced Pro 0. Ab der **Seite 50**.

ZAHLEN
DES
MONATS

9-42
ZÄHNE

haben die 13 Ritzel der Kassette der neuen Campagnolo Ekar aus unserem Gravel-Gruppen-Test. Ab der **Seite 64**.

16



Alpen Extrem: 2000 Kilometer & 27.000 Höhenmeter

28



Trainingslager: Top-Strecken an der Cote d'Azur

88



Training: Mehr Kraft & mehr Leistung

50



Radtest: 12 Cyclocross-Räder

Titelbild: Cor Vos
Ort: Middelkerke, Belgien



INHALT

AUSGABE 11/12 | 2020



JEDERMANN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Informationen und Leitartikel: Veränderung. Über den Generationswechsel im Profi-Radsport

Alpen extrem: Von Wien nach Nizza nonstop 16

2.000 Kilometer & 27.000 Höhenmeter, ein Rennen: das Three Peaks Bike Race. Die Reportage des Siegers

Trainingslager: Anstiege der Côte d'Azur 28

Berg-Touren in der Region Nizza und der Côte d'Azur. Pässe, Strecken, Insider-Tipps & Touren-Ideen

Radsportler-Krankheit: Symptome & Einblicke 36

Endofibrose: Viele leiden an dieser Erkrankung – oft ohne es zu wissen. Erfahrungsberichte & Tipps

TESTSTRECKE

Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr 44

Das neue Canyon Aeroad im Test. Plus: neue Räder von Basso, Aurum & die Campagnolo-Ekar-Gruppe

Radtest: 12 Cyclocrosser – schnelle Allrounder 50

Für jedes Gelände: Sie sind agil, wendig, schnell – und renntauglich. Crossräder von Canyon, Trek & mehr

Robust: Gravel-Gruppen im Dauertest 64

Discbrakes, Einfachantriebe, Offroadtauglichkeit. Die Gravel-Gruppen von Shimano, Sram & Campagnolo

Test: 30 Bikepacking-Taschen im Vergleich 72

Für Mehrtagestouren: Robuste Packtaschen aller Preisklassen – 30 Modelle im großen Vergleichstest

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps und Rezepte 82

Studie: Die Vorteile von Rote-Beete-Saft. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Wissen: Schweiß & Leistung 84

Regeneration & Immunsystem: So wirken Saunagänge auf die Leistung. Neue Studien, Hintergründe & Tipps

Training: Kraft, Königsübung & Rad-Leistung 88

Mehr Kraft: Das Potenzial des Krafttrainings. Anleitung, Effekte, Übungen & Trainingspläne

Ernährung: Kohlenhydrate & Leistung 96

Einblicke, Rezepte & neue Erkenntnisse. Mit den Tipps eines WorldTour-Profis & Rezepten

Training: Rollentraining & Gruppenfahrten 102

Struktur, Effizienz & Spaß auf der Rolle. Tipps und Wochenpläne eines Radmarathon-Experten

PELTON

Profi-Radsport: Analyse & Fakten 108

Einblicke: Anna van der Breggen gewinnt vier Rennen in elf Tagen. Simon Yates siegt in Italien

Tour de France: Hintergründe & Watt-Zahlen 110

Generationswechsel: Rückblicke, Analysen & Leistungsdaten zu einer historischen Tour

Sprinter: Bennett vs. Sagan – das Duell 114

Portrait: Sam Bennett war der beste Sprinter der Tour de France. Die Leistungsanalyse

Highlights: Etappen, Daten, Überraschungen 116

Kämna, Hirschi, Pogacar: Die 21 Etappen der Tour de France brachten neue Stars hervor

Weltmeisterschaft: das Berg-Rennen 120

5000 Höhenmeter: Das WM-Rennen in Italien war hart. Und fand einen verdienten Sieger

REISE

Alternativ-Training: Ski-Langlaufen in Tirol 124

Ausgleichssport: Langlaufen ist eine Alternative für Radsportler im Winter. Mit Technik-Tipps

Impressum Seite 123

JEDERMANN





GRAVEL-ABENTEUER

Auf Schotterwegen und Pfaden durch Teile Marokkos und das Atlasgebirge – von Marrakesch nach Agadir, 1150 Kilometer, 20.000 Höhenmeter. Auf Gravelbikes. Das ist das Atlas Mountain Race. Wir von RennRad berichteten von einem Selbstversuch bei der ersten Austragung des Rennens. Die große Reportage finden Sie in der Ausgabe 10/2020. Das Atlas Mountain Race ist nur sekundär ein Rennen – primär ist es ein Abenteuer. Unser Autor erlebte: Hitze, Kälte, Defekte, Gastfreundschaft, Schmerz, Glück. Die Strecke: Pfade und Trails – der Großteil der Route ist technisch sehr anspruchsvoll. Das Startdatum der nächsten Austragung: 6. Februar 2021.

Foto: Nils Laengner

Vom Aufstieg und Fall: Neue Generationen kommen, Alte gehen. Die Saison 2020 brachte Veränderung – und eine neue Spitze der Leistungspyramide. Von Leistung, Doping, Begeisterung und dem Image einer Sportart.

Es ist die ewige Geschichte des Kampfes zwischen David und Goliath – zwischen einem kleineren, jüngeren, vermeintlich schwächeren Herausforderer und einem großen, etablierten, mächtigen Gegner. Jeder Goliath wird einmal fallen. Gestürzt, verdrängt, abgelöst von einem David. Einem hungrigeren, härteren, besseren, einem früheren Außenseiter, einem „Newcomer“. Wie er selbst einmal einer war – bevor er aufstieg und zum Goliath wurde. Dies ist die ewige Abfolge. In der Geschichte, der Politik, der Wirtschaft*. Klein gegen Groß, neu gegen alt, arm gegen reich, innovativ gegen träge, hungrig gegen satt, pragmatisch gegen abgehoben – dies ist der Plot vieler Aufstiege und Untergänge. Es ist jener der Relation zwischen Teilen Asiens und Westeuropa. Und jener der Tour de France 2020.

Dominatoren

Es ist ein Plot, den das Publikum liebt. Das Duell zweier Teams war vor dieser Tour einfach zu prognostizieren. Und es trat ein. Nur mit einem völlig unerwarteten Ausgang – und ohne den erwarteten Spannungsbogen: Dieser war kürzer und weniger dramatisch, als ihn viele prognostiziert hatten. Lange vor den finalen Bergetappen in den Alpen war das Duell entschieden – am Schlussanstieg der 15. Etappe. Egan Bernal, der Vorjahressieger, brach an dem 17 Kilometer langen Grand Colombier ein. Er verlor allein an diesem Berg 7:20 Minuten auf die Tagesbesten. Zum Start der 17. Etappe trat er nicht mehr an. Sein Team Ineos, der Goliath in diesem Vergleich, hatte vor der Tour alles auf ihn gesetzt, auf den einen Kapitän, den 23-jährigen Kolumbianer, den Tour-Sieger des Vorjahres. Die beiden anderen potenziellen Kapitäne wurden nicht für den Tour-Kader nominiert: Chris Froome, der Tour-Sieger der Jahre

LEITARTIKEL

von David Binnig

AB LÖSUNG

2013, 2015, 2016 und 2017 und Geraint Thomas, der Tour-Sieger von 2018. Das Team Ineos verfügt, angeblich, über einen Jahresetat von mehr als 40 – das Team Jumbo-Visma über einen von rund 20 Millionen Euro. Ineos verpflichtete vor dieser Saison mal eben den Giro-Sieger des Vorjahres, Richard Carapaz. Mit Fahrern wie Michal Kwiatkowski, Dylan van Baarle und Jonathan Castroviejo hat man zudem einige der stärksten und erfahrensten Helfer, und mit Pavel Sivakov und Ivan Sosa – sowie ab 2021 Daniel Martinez und Tom Pidcock – vier der größten Rundfahrer-Talente im Team. 2012 begann die Ära der Equipe Ineos – vormals Sky – mit dem Tour-Sieg von Bradley Wiggins, dem ersten von sieben seither. 2020 endet sie – vorerst. Doch: Es ist noch völlig unklar, ob Egan Bernal und sein Team endgültig abgelöst werden. In dieser Tour wurden sie geschlagen – jetzt sind sie aufgewacht. Und werden Vieles ändern. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass sie stärker zurückkommen werden.

Neue Stars

Die Saison 2020 ist eine der Ablösungen – eine des Aufstiegs neuer Stars. Auch bei den Klassikern gilt: Die über Jahre dominierende Generation – um Van Avermaet, Terpstra, Sagan, Stybar, Nibali, Valverde – wird abgelöst von einer neuen. Der stärkste Eintages-Fahrer dieses Jahres heißt: Wout van Aert. Der Belgier ist 26 Jahre alt, seit 2019 World-Tour-Profi, dreimaliger Cyclocross-Weltmeister, und auf allen Terrains Weltklasse. Er gewinnt Massensprints oder als Solist. Er zerlegt Pelotons in den Bergen wie im Flachen. Er siegt bei Zeitfahren wie bei welligen Rennen. Gleich mehrere Fahrer der neuen Klassiker-Weltspitze kommen aus dem Quersfeldeinsport: Van Aert, 26, Mathieu van der Poel, 25, Julian Alaphilippe, 28. Ein potenzieller „Überfahrer“ der Zukunft ist erst 20 Jahre alt. Ein schwerer Sturz bei der Lombardei-Rundfahrt, bei dem er sich die Hüfte brach, beendete seine extrem erfolgreiche Saison, seinen kometenhaften Aufstieg: Remco Evenepoel trat 2020 bei vier Rundfahrten an – und gewann alle vier. Er wäre einer der Top-Favoriten für den Giro d'Italia gewesen. Für seine erste Grand Tour. Mikel Landa, der Vierte der Tour de France 2020, sagt über ihn: „Wir müssen jetzt noch so viele Rennen wie möglich gewinnen, denn in zwei, drei Jahren wird er unschlagbar sein.“

Top-Talent

Diese Aussage stammt von vor der Tour. Nach der Zielankunft von Paris hätte er sicher einen zweiten Fahrer miteingeschlossen: den Tour-de-France-Sieger, Tadej Pogačar. Der damals noch 21-Jährige war – bei seiner ersten Tour-de-France-Teilnahme – der einzige echte Gegner seines slowenischen Landsmanns Primož Roglič. Er war in den Bergen stets früh auf sich gestellt, fuhr meist im „Schatten“, und im Wind-Schatten, des übermächtigen alles erdrückenden Jumbo-Visma-Teams – und siegte letztlich als One-Man-Show. Mehr David-gegen-Goliath geht wohl nicht. Pogačar ist schon jetzt ein Mann der Rekorde: 1. Er ist der jüngste Fahrer aller Zeiten, der die Tour und gleich drei Wertungstrikots gewann: das Gelbe, das Weiße, das Rot-Gepunkt-

ALPEN NON STOP

**ULRICH
BARTHOLMÖS**

THREE
PEAKS
BIKE
RACE





27.200 HÖHENMETER, VON WIEN NACH NIZZA – FAST OHNE PAUSE. IN DREI TAGEN, 23 STUNDEN UND 23 MINUTEN. DIE REPORTAGE ZUM THREE PEAKS BIKE RACE – AUS DER SICHT DES SIEGERS.

Text: Daniel Götz, David Binnig

Fotos: U. Bartholmös
adventurebikeracing.com
Cyril Polito – evanou.cc

Es ist 3:13 Uhr, als die Straße anzusteigen beginnt – und er im Licht der Akku-Lampe an seinem Lenker ein Schild sieht, auf dem zu lesen ist, was ihm bevorsteht: 32 Kilometer bergauf. 1900 Höhenmeter. Ulrich Bartholmös fährt am Fuß des Großglockners, des höchsten Berg Österreichs. Tagsüber sind hier Touristen in Wohnmobilen und auf Motorrädern unterwegs. Jetzt ist er allein. Allein in der Dunkelheit. Der Sonnenaufgang ist noch zwei Stunden entfernt. Seit mehr als zehn Stunden ist er auf seinem Rennrad unterwegs. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit: 32 Kilometer pro Stunde. Die Zahl seiner Pausen bis jetzt: null. Die Emotion, die der Anblick des Schildes in ihm auslöst: Freude.

„Bergauffahren ist, was ich mag, was ich kann und was ich will“, sagte er schon vor dem Start. Deshalb ist er hier. An diesem Pass. In dieser Nacht. Diese 32 Kilometer lange Auffahrt zur Edelweißspitze ist erst der Anfang. Der Anfang zu einer besonderen – und vor allem extremen Form der – Alpenüberquerung. Die Strecke: von Wien nach Nizza. Vom Schloss Schönbrunn bis an die Côte d'Azur. Als Selbstversorger, ohne fremde Hilfe und unter Wettkampf-Bedingungen, ergo: So schnell wie möglich. Dies sind die Spielregeln des „Three Peaks Bike Race“ – eines der härtesten Langstrecken-Radrennen überhaupt. Und eines der wenigen, die 2020 ausgetragen wurden.

MEER STADT ALPEN

Nizza und die Côte d'Azur
sind Traumziele für
Berg-Touren im Herbst
und im Frühjahr.
Erlebnisse in den Seealpen
und an der Mittelmeerküste.
Tipps und Touren.

Text: Johann Fahrmann
Fotos: Matt Wragg, Kristof Ramon





VIVE
LA
CÔTE
D'AZUR



RADFAHRERKRANKHEIT

Nicht wenige Radsportler leiden darunter – viele ohne es zu wissen. Denn die Symptome dieser mysteriösen „Radfahrer-Krankheit“ sind uneindeutig. Die Wichtigsten davon: Schmerzen und fehlende Leistung. Die wenigsten Ärzte kennen das Phänomen: die Endofibrose beziehungsweise Stenose von Arterien. Einblicke.

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

Sie war die Wunderfahrerin. Sie kam, sah, siegte – bei drei Weltmeisterschaften in drei Disziplinen im selben Jahr: auf dem Rennrad, dem Cyclocrosser und dem Mountainbike. Sie gewann alles, in allen drei Disziplinen, mit 22 Jahren. Der Name dieser Übersportlerin: Pauline Ferrand-Prevot. Die Experten waren sich einig: Die junge Französin würde den Frauen-Radsport über viele Jahre hinweg dominieren.

Heute, fünf Jahre später, weiß man: Es kam ganz anders. Ferrand-Prevot gewann über Jahre hinweg kein bedeutendes Rennen mehr. Statt besser zu werden, fielen ihre Ergebnisse massiv ab. Bis 2018 – bis sie die Ursachen ihrer Probleme fand. Und sich operieren ließ. Seit Dezember 2018 kennt sie endlich die Antwort: Endofibrose. Diese krankhafte Veränderung der Arterien ist kaum bekannt, kaum erforscht. Unter Insidern gilt sie als „Radfahrer-Krankheit“. Über die Ursachen herrscht keinerlei Einigkeit. Als wahrscheinlichste gelten: eine genetische Disposition – und durch die Sitzposition auf dem Rennrad bedingte Veränderungen in den Arterien.



Ferrand-Prevot ging es wie wohl vielen anderen Athleten: Sie litt jahrelang an den Symptomen – ohne die Ursachen ihrer Probleme zu kennen. Ohne etwas ändern zu können. Erst als die Schmerzen immer größer wurden, und auch abseits des Rades, im Alltag, auftauchten, kamen ihre Ärzte – nach Monaten der Untersuchungen und Vermutungen – auf die Ursache: eine Endofibrose. Sie ging zu einem Spezialisten, ließ sich untersuchen und bekam die Diagnose.

Leistungsabfall

Die Krankheit betrifft Radsportler aller Altersgruppen – statistisch gesehen jedoch am häufigsten: sehr ambitioniert trainierende Männer unter 40 Jahren. Sie ist vor allem bei Radsportlern und Triathleten nachgewiesen. Und hängt wohl spezifisch mit der Sitzposition auf dem Rad zusammen. Der Sitzwinkel, die Beugung zwischen Oberkörper und Beinen – und damit dem Herz, das die Beinmuskeln mit Blut versorgt – sorgt wegen der Dauerbelastung dafür, dass die so belasteten Arterien

ENDOFIBROSE: ZAHLEN

120.000 Kilometer

so viele Trainings-Kilometer hatten Radfahrer durchschnittlich absolviert, bevor die Symptome auftraten

88 Prozent

der Erkrankten sind Männer

12 Prozent

sind Frauen

Nach einer Cochrane-Meta-Analyse 2011

QUERFELD EIN



Schnell im Gelände: 12 Cyclocrosser zwischen 1400 und 4700 Euro im großen Vergleichstest

Text: David Binnig, Johann Fährmann, Magdalena Weigl, Jan Zesewitz

Fotos: Jürgen Amann, Cor Vos

Räder mit Rennlenkern und Stollenreifen boomen – sie liegen im Trend. Man sieht immer mehr davon. Doch die meisten davon gehören zu einer „neuen Radmodell-Gattung“: den Gravel-Bikes. Dieser Test dreht sich jedoch um eine andere geländegängige Gattung schneller „Gelände-Rennräder“, die sehr viel älter ist – und deutlich sportiver: Cyclocross-Räder.

Das erste dokumentierte Querfeldein-Rennen fand im Jahr 1903 statt. Mehr Tradition geht nicht. Die deutschen Weltmeister in dieser Disziplin heißen Rolf Wolfshohl, Klaus-Peter Thaler und Mike Kluge. Unterschiede zwischen der „alten“ Radgattung der Querfeldein-Räder beziehungsweise Cyclocrosser und der neu aufgekommenen Kategorie der „Gravelbikes“ liegen in den Details. Die Gemeinsamkeiten: Profilierte Reifen, Renn-Bügel-Lenker, eine geländegängige Ausstattung. Die größten Unterschiede liegen in den Rahmen-Geometrien – und in der Wahl der Reifen. Crosser sind traditionell: Renngeräte – ohne Kompromisse. Der Fahrkomfort zählt definitiv nicht zu ihren Stärken. Diese liegen in ihrer enorm hohen Agilität und ihrer Robustheit. Bei vielen Herstellern sind einige Geometrie-

details der Cross- an Rennrad-Modelle angelehnt. So sind oftmals die Oberrohrlängen und die Steuerrohrängen mit jenen von Rennrad-Rahmen identisch. Jedoch weisen der Hinterbau und die Gabel deutlich mehr Durchlaufreiheit auf. Die bedeutendste Besonderheit von Cross-Modellen betrifft ihr Fahrverhalten: Sie zeichnen sich in der Regel durch eine enorme Agilität, eine aggressiv-sportive Geometrie und somit eine recht gestreckte Sitzposition aus. Die Tretlagerhöhe von Rennrädern behält man oft bei, dafür wird der Lenkwinkel etwas flacher und die Gabelvorbiegung nimmt zu.

Agilität & Komfort

Manche Hersteller, wie etwa Rose, bieten auf einer Rahmenplattform, in diesem Fall jener des Modells „Backroad“, ein Gravel- und ein Cyclocross-Rad an. Die Grenze zwischen Gravelbikes und Cyclocrossern verläuft demnach fließend. Die maximal erlaubte Reifenbreite für den Einsatz bei Cyclocross-Rennen beträgt nur 33 Millimeter. Daran orientieren sich noch immer viele Hersteller und verbauen oftmals nur bis zu 35 Milli-



DAS LEICHTESTE TESTRAD

Das Giant TCX Advanced Pro 0.
Sein Gewicht: 7,54 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE TESTRAD

Das Cube Cross Race SL.
Sein Preis: 1461 Euro

DIE TEUERSTEN TESTRÄDER

Das Giant TCX Advanced Pro 0 &
das Liv Brava Advanced Pro 0
Der Preis: je 4678 Euro

meter schmale Pneus an ihren Cross-Modellen. Doch auch in diesem Testfeld werden die „Gattungsgrenzen“ aufgeweicht. Manche Testmodelle sind traditionelle, schnelle, steife Racer. Andere sind dagegen etwas mehr auf den Fahrkomfort und die Langstrecke ausgelegt – und kommen somit in Sachen Fahr-Performance und Ausstattung Gravel-Modellen nahe.

Bremsen & Ausstattung

Einfach-Schaltgruppen mit nur einem Kettenblatt vorne sind im Cross sehr beliebt. Ohne zweites Blatt kann sich kein Dreck zwischen den Kettenblättern oder im Umwerfer aufstauen. Zudem wird oft unter Last geschaltet: In Verbindung mit Schlamm kann dies zum Abspringen oder Verklemmen der Kette, dem „Chainsuck“, führen. Die Vorteile überwiegen: weniger bewegliche Teile, weniger Verschleiß, weniger Wartung, weniger Gewicht, weniger Verschalten. Die Nachteile: Bei Einfach-Gruppen sind die Sprünge zwischen den Gängen teilweise recht groß. Zwei Kettenblätter vorne ermöglichen natürlich feinere Abstufungen der Gänge. Bis vor wenigen Jahren waren die besten

Cross-Fahrer der Welt noch mit Cantilever-Felgenbremsen im Gelände unterwegs – inzwischen hat sich auch im Querfeldeinsport die Scheibenbremse durchgesetzt. Der Scheibendurchmesser unserer Testmodelle beträgt zumeist 160 Millimeter – hinten wie vorne. Das Thema Reifenwahl beherrscht den Cyclocross-Sport: Die Pneus beeinflussen den Speed, den Grip, die Dämpfung. Die breitesten Reifen in diesem Testfeld sind am Ritchey SwissCross und am Cannondale SuperX montiert: Die 40-Millimeter-Pneus von Ritchey beziehungsweise WTB überzeugen im Test. Auch da sie mit einem sehr geringen Luftdruck gefahren werden können und so klar zum Fahrkomfort beitragen. Einige Modelle dieses Testfeldes sind klassische Cross-Räder: schnell, steif, hart, agil. So etwa das Giant TCX Advanced Pro 0, das mit nur 7,54 Kilogramm Gewicht leichteste Rad in diesem Test. Es punktet somit auch bei dem Parameter „Beschleunigungsverhalten“ am stärksten. Am anderen Ende der Ausrichtungs-Skala findet sich etwa das robuste Bombtrack Tension 1: Es ist klar in Richtung Komfort, Langstrecken- und Alltagstauglichkeit ausgerichtet. //

GRAVEL



Dauertest & Vergleich: Campagnolo vs. Shimano vs. Sram

Text: J. Fährmann, J. Zesewitz Fotos: J. Amann, G. Heede

Schotter, Sand, Steine, Staub, Matsch: Im Offroad-Einsatz müssen Gravelbikes viel aushalten. Die Mechanik, beziehungsweise Hydraulik, der Schaltung und der Bremsen darf nicht beeinträchtigt werden – und muss auch bei Erschütterungen und einer starken Verschmutzung funktionieren. Über einen langen Zeitraum und viele Kilometer hinweg. Genau deshalb haben wir diesen Gruppen-Vergleich im Rahmen eines Dauertests durchgeführt. Insgesamt legten unsere Testfahrer tausende Kilometer mit den drei Gravel-Gruppen zurück. Eine davon kam erst vor wenigen Wochen auf den Markt – als erste echte Gravel-Gruppe eines italienischen Traditionsherstellers: die Campagnolo Ekar. In diesem Vergleichstest tritt sie gegen die Sram Force Etap AXS Wide und die Shimano GRX an. Während einst noch häufig Straßen-Gruppen verbaut waren, werden inzwischen bei den meisten Gravelbikes gravel-spezifische Gruppen montiert – wie wir auch im Rahmen unseres großen Gravel-Tests für die RennRad-Ausgabe 10/2020 mit 33 aktuellen Gravelbikes feststellen konnten. Nur noch selten sieht man die reinen Straßen-Gruppen von Campagnolo, Sram oder Shimano an Gravelbikes – und wenn, dann häufig mit kleinen technischen Anpassungen wie etwa dem RX-Schaltwerk von Shimano, das die Kette bei Erschütterungen stabilisieren soll. Dieses kommt auch bei Shimanos Gruppen-Familie GRX zum Einsatz. Diese wird in drei Segment-Stufen, mit Einfach- und Zweifach-Antrieben und zudem als mechanische wie auch als elektronische Version angeboten. Weniger Auswahl hat man bei den Bremsen: Inzwischen setzen alle Hersteller ausschließlich auf Scheibenbremsen. Die Discs bieten auch bei einer schweren Beladung des Rades – wie sie beim Bikepacking alltäglich ist – sowie in steilen Trail-Abfahrten, bei Nässe und Matsch

in der Regel hohe absolute Bremskräfte. Zudem nimmt die Zahl der Gravelbikes, die mit Einfach-Gruppen ausgestattet sind, zu. Die Vorteile: Man spart Gewicht, bei manchen Rahmen können dadurch breitere Reifen montiert werden, es gibt weniger fehleranfällige Bauteile, es kann sich weniger Schmutz ansammeln und – auch wenn dies im Gravelbereich für Viele keine Rolle spielt: Es bestehen, sehr kleine, Vorteile hinsichtlich der Aerodynamik.

Elektronisch vs. mechanisch

Der Nachteil: Mit nur einem Kettenblatt wird, logischerweise, die Zahl der verfügbaren Gänge reduziert. Die Folge: Entweder man nimmt größere Gangsprünge in Kauf – oder man grenzt die Auswahl an Gängen ein, sodass weniger „leichte“ oder „schwere“ Gänge zur Auswahl stehen. Vor allem von den leichteren Gängen profitieren jedoch viele Fahrer – auf losem Untergrund und mit dem möglichen Zusatzgewicht von Packtaschen ist die Bergauf-Geschwindigkeit in der Regel geringer. Statt der klassischen Elf-fach-Kassetten setzt Sram seit Jahren auf zwölf Ritzel, wobei das kleinste zehn Zähne hat – das größte bis zu 52. Campagnolo bietet bei der neuen Gravel-Gruppe Ekar sogar 13 Ritzel, das kleinste verfügt über nur neun Zähne. Für Zweifach-Antriebe sprechen weiterhin vor allem die feineren Abstufungen zwischen den Gängen – wer seine Trittfrequenz möglichst frei individuell wählen will, profitiert hier klar. Für viele Fahrer sind jedoch einige Gänge verzichtbar – für sie überwiegen die Vorteile eines Einfach-Systems. Sehr überzeugend waren in unserem Offroad-Test die elektronischen Schaltungen von Shimano und Sram: Schnelle und saubere Gangwechsel und eine vereinfachte Bedienung brachten im Gelände oft größere Vorteile als auf der Straße. //



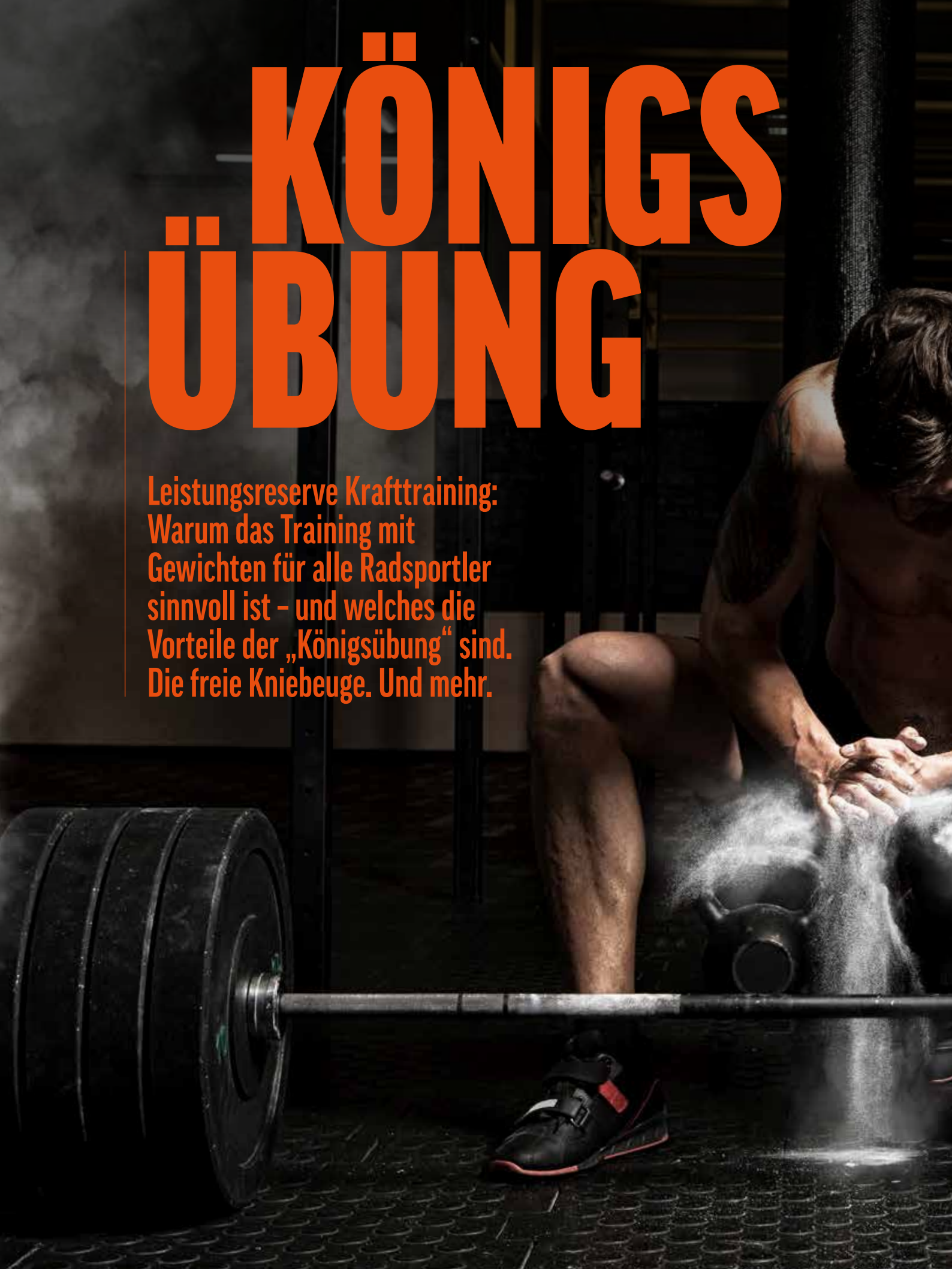
NEUES AUS DER FORSCHUNG

GESUND SCHWITZEN

„Die Sauna ist die Apotheke der Armen“,
lautet ein finnisches Sprichwort. Wie wirken
sich Saunagänge auf die Regeneration und
das Immunsystem von Sportlern aus?

„KÖNIGS ÜBUNG

Leistungsreserve Krafttraining:
Warum das Training mit
Gewichten für alle Radsportler
sinnvoll ist – und welches die
Vorteile der „Königsübung“ sind.
Die freie Kniebeuge. Und mehr.





Text: Markus Kinzlbauer, David Binnig

Fotos: Cor Vos, Adobe

Die Knie beugen. Einfacher und banaler geht es nicht – oder? Fakt ist: Dieser schlicht als „Kniebeuge“ benannte Bewegungsablauf ist die effizienteste Trainingsform, abseits des intensiven Radfahrens, die ein Radsportler absolvieren kann. Was man dazu braucht: eine freie Hantel, Gewichte – und die richtige Technik. Warum dieses Krafttraining für Radfahrer aller Leistungsniveaus Sinn ergibt, legen wir im Folgenden dar.

Zu den angeblichen Nachteilen des Krafttrainings halten sich unter Rad- und Freizeitsportlern noch immer gewisse „Weisheiten“, zum Beispiel: Ein gezieltes Krafttraining lässt Muskeln wachsen – und produziert somit unnötiges Gewicht, das man „den Berg hoch schleppen“ muss, wodurch sich die wichtigste Leistungsformel des Straßen-Radsports verschlechtert: Watt pro Kilogramm – die Leistungsabgabe in Relation zum eigenen Gewicht.

Allerdings sollte man sich angesichts dieser „Weisheiten“ fragen: Warum trainieren dann so gut wie alle Radprofis regelmäßig im Krafraum? Die Kurzantwort vorweg: Weil dieses Training extrem effizient ist – und die Leistung auf dem Rad verbessern kann.



Juri Hollmann ist Neoprofi im Team Movistar. Die gesunde Ernährung ist sein Hobby – und gehört zu seinem Beruf. Einblicke.

PROFI ERNÄHRUNG

Text: Juri Hollmann

Ich habe einen sehr krassen Wandel hinter mir: Von einer typischen ungesunden Schüler-Süßigkeiten-Zucker-Et-Cetera- hin zu einer sehr bewussten, auf die Leistung und die Gesundheit fokussierten Ernährung. Mit 14, 15 Jahren war ich auf der Sportschule in Cottbus. Ich habe ganz normal am täglichen Mensaessen teilgenommen – aber leider habe ich auch regelmäßige Ausflüge in das nahe Kaufland unternommen. Die Einkaufsliste sah ungefähr so aus: Chips, Schokolade, Gummibärchen, Cola. Ich habe nicht jeden Tag in den Zucker- und Fett-Regalen zugeschlagen, aber doch recht oft. Wir hatten auch einen Sandwichmaker auf unserem Internatszimmer, was nicht gerade für eine gute Ernährung spricht. Mit der Zeit, in der elften, zwölften Klasse, als ich in der Junioren-Klasse war, änderte sich das Ganze langsam. Meine Perspektive auf den Faktor Ernährung änderte sich nicht schlagartig, sondern langsam, nach und nach. Ich habe versucht, so gut es ging auf den „Schlamm“, wie man in der Radfahrersprache sagt, zu verzichten. Ergo: Keine unnötigen „leeren“ Kalorien mehr. Oder sagen wir: zumindest weniger. Auch in der Mensa achtete ich mehr auf meine Ernährung. Ich aß mehr Salat, Hülsenfrüchte, rote Beete und schaute auch auf die Menge. Im Sommer 2019, nach meinem bestandenen Abitur, entschied ich

mich, nach Köln zu ziehen. Die erste eigene Wohnung. Der erste eigene Herd. Das erste Mal täglich selbst kochen. Mir wurde schnell klar: Ich muss lernen. Viel lernen. Ich begann, mir Koch- und Ernährungsbücher zu kaufen. Ich fragte Freunde und Verwandte nach Rezepten – und fuhr schließlich eine Woche lang nach Hause, zu meiner Familie. In ein Koch-Trainings-Camp zu Oma. Sie brachte mir viel bei. Ich schrieb mir zwei, drei Dutzend ihrer Rezepte auf. Anfangs war das Ganze nur ein Mittel zum Zweck. Zum Abstellen des Hungers. Zum Auffüllen der Energiespeicher nach dem Training. Doch langsam, von Woche zu Woche, fiel mir das Ganze leichter. Und irgendwann machte das Kochen sogar Spaß. Ich hatte mich um 180 Grad gewandelt. Anfangs packte ich alles auf eine Küchenwaage und hielt mich auf das Gramm genau an die Rezepte. Doch nach und nach probierte ich immer mehr aus. „Frei-Schnauze-Kochen“ wurde mein Ding. Dann fing ich an Fotos meiner Kreationen zu machen und lud sie auf einen kleinen Online-Foodblog. Heute achte ich sehr auf meine gesamte Ernährung. Morgens gibt es bei mir fast immer Porridge. Zum Mittag dann meistens warm. Das kann dann fast alles sein: Kartoffeln mit Gemüse, Pasta, selbstgemachter Milchreis – je nach dem aktuellen Appetit und vor allem dem Training. Je höher die Trainingsumfänge

SENSATION



Text: Christina Kapp, David Binnig
Fotos: Cor Vos

Diese Tour de France lief ab, als würde sie dem Drehbuch eines Hollywood-Autors folgen: Lange sah es nach einem souveränen Sieg des Topfavoriten aus – bis zur vorletzten Etappe, einem schweren Zeitfahren. Hier kam es zu einem Duell zweier Landsmänner und Freunde – mit einem unerwarteten Ausgang: Der Außenseiter gewann die Etappe und die Gesamtwertung. Mit erst 21 Jahren, bei der ersten Tour-Teilnahme, fast ohne Team-Unterstützung. Tadej Pogačar absolvierte das 36,2 Kilometer lange Zeitfahren in 55:55 Minuten – und war damit 1:21 Minuten schneller als der Zweitplatzierte Tom Dumoulin.

Und fast zwei Minuten schneller als der bisherige Träger des Gelben Trikots, Primož Roglič. Aus einem Rückstand von 57 Sekunden machte er 59 Sekunden Vorsprung. Pogačar wechselte, wie auch Roglič, am Fuß des Schlussanstiegs zur Planche des Belles Filles von seinem Zeitfahr- auf das Rennrad – und brach dennoch den Aufahrt-Rekord an diesem legendären Tour-An-

stieg. Ebenso wie am Col de Peyresourde, am Col de Marie-Blanque, am Pas de Peyrol und am Grand Colombier. Für Tadej Pogačar war diese Tour eine der Rekorde. Er gewann drei der vier Wertungstrikots: das des Gesamtsiegers, das des besten Nachwuchsfahrers und das des besten Bergfahrers. Damit ist er der erste Gewinner von drei Sonderwertungen seit Eddy Merckx. Zudem: der jüngste Dreifach-Etappensieger seit dem Zweiten Weltkrieg – und der erste Fahrer seit Laurent Fignon, der die Tour bei der ersten Teilnahme gewann.

Das Drama am vorletzten Tag der Grande Boucle erinnerte an jenes von 1989. Damals war es der US-Amerikaner Greg LeMond, der den französischen Leader Laurent Fignon bei einem Zeitfahren auf den Champs-Élysées noch entthronte – und ihm mit acht Sekunden Vorsprung den Tour-Sieg entriss. „Ich glaube, ich träume. Ich weiß nicht, wann ich das kapiere werde“, sagte Pogačar im Ziel von La Planche des Belles Filles. Er hatte sich auf den zurückliegenden 36,2 Kilometern zum Tour-de-France-Sieger gemacht – zum jüngsten seit mehr als 100 Jahren. Mit 21 Jahren. Einen Tag nach dem Finale in Paris feierte er seinen 22. Geburtstag. Diese Tour war erst seine zweite Grand Tour. Im Jahr zuvor war er bei der Vuelta a España am Start. Er gewann drei Etappen und wurde Gesamtdritter.

TOUR 2.0



Sechs Etappen, 10.000 Höhenmeter – und zum Finale ein Zeitfahren: Die Tour de Kärnten ist das größte Etappenrennen Österreichs – für alle Leistungstufen. Ein Ausblick.

Der Kampf um den Gesamtsieg der Tour de France 2020 endete mit einem Show-Down, einem Spektakel, einem Drama – einem anspruchsvollen Zeitfahren. Die Strecke: erst flach, dann ansteigend. Die Topstars des Radsports mussten sich auf dieser Strecke ihre Kraft einteilen, sich „pacen“, das richtige Material wählen, sich selbst überwinden. All dies können auch Hobby-Athleten erleben. Am 27. Mai 2021. Während der letzten Etappe der Tour de Kärnten – während eines anspruchsvollen Zeitfahrens, das mit einer kleinen Bergankunft endet.

Auch bei dieser Rundfahrt wird demnach ein Zeitfahren über den Gesamtsieg und die weiteren Platzierungen entscheiden. Wie bei der Tour. Nur nicht in Frankreich und nicht exklusiv für Radprofis – sondern in einer der schönsten Regionen Österreichs, Mittelkärnten und den Nockbergen, und für Radsportler aller Leistungsklassen.

Sprints & Berge

Wann hat man als Hobby-Radsportler schon die Gelegenheit, ein Etappenrennen zu erleben? Bergankünfte, Sprints und Zeitfahren? Bei dem inzwischen größten Jedermann-Etappenrennen Österreichs: der Tour de Kärnten. Die Rundfahrt rund um Ossiach und den Ossiacher See findet im Mai 2021 bereits zum zehnten Mal statt – ab dem 22. Mai. Die Daten: sechs Tage, 500 Kilometer, 10.000 Höhenmeter. Die Daten der letzten Etappe am Donnerstag, dem 27. Mai, einem Einzelzeitfahren: 17 Kilometer, rund 470 Höhenmeter. Auf den Spuren der großen Profi-Rundfahrten –

Tour de France, Giro d'Italia, Vuelta – bietet auch die Tour de Kärnten in jedem Jahr den rund 500 Teilnehmern neue Streckenführungen, Höhenprofile und Etappenkombinationen an. Im Jahr 2021 steht nun erstmalig ein Einzelzeitfahren zum Abschluss der sechstägigen Rundfahrt auf dem Programm: Ein recht kurzes, aber technisch, taktisch und konditionell anspruchsvolles mit einigen hundert Höhenmetern gespicktes Zeitfahren, das das Potential hat, die Ranglisten durcheinanderzubringen. Das Höhenprofil dieser Etappe: Auf den ersten zehn Kilometern sind lediglich 180 Höhenmeter zu überwinden. Doch danach wird die Strecke immer fordernder. Erst mit einer kurzen steilen Rampe mit rund zwölf Prozent Steigung, dann – auf den finalen sechs Kilometern – mit fast stets ansteigenden Straßen. In diesem Finale sind somit rund 280 Höhenmeter zu überwinden. Da der Kurs fahrtechnisch sehr anspruchsvoll ist, haben sich die Veranstalter um Bernd Neudert dazu entschieden, den Einsatz von Zeitfahrrädern und Triathlon-Aufsätzen nicht zu erlauben. //

DIE RUNDFAHRT

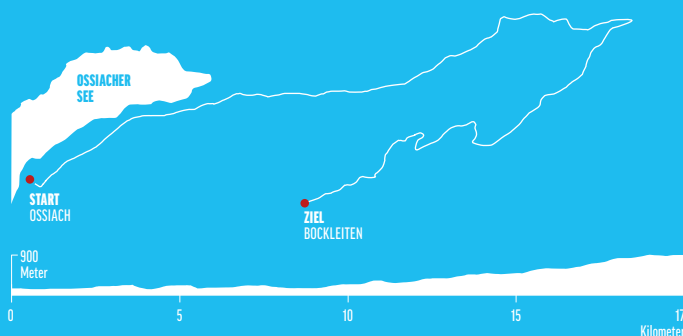
Die Tour-Daten: 500 Kilometer | 10.000 Höhenmeter | sechs Etappen

Die Etappen: 17 bis 130 Kilometer | bis zu 2500 Höhenmeter

Der Startort: 9570 Ossiach | Kärnten | Österreich

Die Online-Anmeldung: www.tourdekaernten.at/anmeldung

DAS ZEITFAHREN





AUF SCHNELL SCHNEE

A U F E N

Ausdauer, Kraft, Koordination: Skilanglauf ist eine optimale Ausgleichssportart für Rennradfahrer im Winter. Von einem Ski-Rennen im Tannheimer Tal. Training, Technik & Tipps.

Text: Johann Fährmann **Fotos:** Rolf Marke, Horst Viertbauer

96 ■ Sechs. Und. Neunzig. Im Takt mit meinen Atemzügen denke ich diese Zahl, spreche sie wie ein Mantra still in meinem Kopf aus, lasse sie im Rhythmus meiner Schritte vor meinem geistigen Auge tanzen. Mein Atem geht schnell, keuchend und tief.

So tief, dass es schmerzt. Die Luft ist kalt, kalt genug für Neuschnee und für ein präpariertes Loipenband hier oben, auf einer hügeligen Rennstrecke in Tirol. Das Allgäu ist nur wenige Kilometer entfernt, um mich herum stehen Berge, deren Gipfel auf mehr als 2000 Metern Höhe in die Wolken ragen. Meine Beine sind schwer, aber meine Schritte sind kraftvoll, glaube ich zumindest. Kraftvoll, weil es nicht anders geht. Weil ich Kraft be-

nötige, um Schwung zu bekommen. Kraft wird Schwung, Schwung wird Gleiten. Eines auf nur fünf Zentimeter breiten Skiern. Das ist das Prinzip des Skilanglaufs. Ich komme hier in dieser Zehn-Prozent-Steigung nur voran, weil ich mich zusätzlich mit aller Kraft aus dem Oberkörper mit den Stöcken abstoße. Dies ist, was ich will, was ich genieße: Der ganze Körper wird belastet – anders als beim Radfahren. Ich atme schnell, und doch bekomme ich kaum Luft, während sich unter meinem Stirnband Schweiß sammelt. Meine Sonnenbrille beschlägt. Ich wünsche mir, dass diese 96 auch auf dem Blatt auftauchen würde, das ich bei meiner jüngsten Leistungsdiagnostik bekommen habe. An der Stelle, an der die VO2max vermerkt ist, die maximale