

11|12
2021

RennRad

RennRad

GROSSER TEST
**ROLLEN
TRAINER**
& SMARTBIKES

TOUR: 65.000 HÖHENMETER

Bikepacking: In 18 Tagen 5500
Kilometer durch Frankreich

Überblick: Innovationen, Fotos, Preise

NEUHEITEN: TOP-RÄDER

Rennräder, Gravelbikes & Co:
Das Beste für die Saison 2022

ABENTEUER: WELTREISE

Traumreise: Als Paar auf dem
Rennrad-Tandem um die Welt

TRAINING: ZUHAUSE TOPFIT

Rollen- & Winter-Training: Test
und Trainingspläne für alle

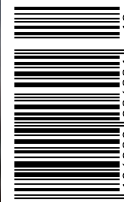
ERNÄHRUNG & LEISTUNG

Analyse & Anleitung: Rezepte
Studien, Superfood & Spartipps



PREIS-LEISTUNG

RADTEST: 9 ROBUSTE ALLROUND-GRAVEL- & RENN RÄDER AB 949 EURO





ABENTEUER, TRAINING & PREIS-LEISTUNG

Fern und nah, günstig und Highend, einsteiger-freundlich und extrem – die Inhalte dieses Magazins changieren zwischen verschiedenen Polen. So dreht sich der Radtest vor allem um drei Parameter: das Preis-Leistungsverhältnis, die Robustheit und die Alltagstauglichkeit. Die neun Testmodelle – Renn- und Gravelräder – kosten zwischen 949 und 2599 Euro und decken sehr breite Einsatzgebiete ab. Im Fokus unseres zweiten großen Tests, der auch als Kaufberater fungieren soll, steht das Thema „Zuhause trainieren“: Wir haben drei innovative „Smart-Bikes“ und zwei Rollentrainer ab 399 Euro ausgiebig getestet. In der Trainingsrubrik bieten wir dazu – und generell zu einem zeiteffizienten Winter-Formaufbau – passende Trainings-Pläne, -Einheiten und -Ideen für alle Leistungsstufen, und gerade für Einsteiger. Die

Protagonisten unserer großen Reportagen waren sowohl in Mitteleuropa als auch am „anderen Ende“ der Erde unterwegs: Lachlan Morton startete im Juli zu seiner „eigenen“ Tour de France. Er fuhr die Rennstrecke inklusive aller Transfer Routen ab – und kam nach 17 Tagen, 5500 Kilometern und 65.000 Höhenmetern an seinem Ziel an: Paris. Viola Rissel und Julian Hellmann starteten ihre Reise in Osnabrück, auf einem Rennrad-Tandem. Und beendeten sie acht Monate, 15 Länder und 11.000 Rad-Kilometer später. In Neuseeland.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

949
EURO

kostet das Giant Contend 1, das günstigste Rad unseres Testfelds. Den großen Rad-Test finden Sie ab der **Seite 54**

ZAHL
DES
MONATS 2

2200
WATT

betragen die Maximal-Widerstände der neuen Smart-Bikes von Tacx und Wahoo. Den Rollen-Test finden Sie ab der **Seite 68**

16



Abenteuer: 11.000 Kilometer von Deutschland nach Indien und Neuseeland. Zwei Menschen, ein Tandem, unzählige Erlebnisse

28



Extrem: Lachlan Morton fuhr die Strecke der Tour de France ab, allein, als Bikepacker

88



Training: Tipps & Pläne für den Formaufbau

59



Radtest: Neun preis-leistungsstarke Modelle für die Straße und das Gelände

Titelbild: Cor Vos

Ort: Region Hauts-de-France, Frankreich



INHALT

AUSGABE 11-12 | 2021



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10
News, Termine und Leitartikel: Leistung, Verdacht und die Frage: Wo liegen die Grenzen des Körpers?

Weltreise: Als Paar auf dem Tandem nach Indien 16
Acht Monate, 11.000 Kilometer. Von Osnabrück gen Osten. Von Katastrophen & Glücksmomenten

Extrem-Tour: 5500 Kilometer durch Frankreich 28
18 Tage, 65.000 Höhenmeter: Lachlan Morton fuhr die Strecke der Tour de France ab. Allein & mit Gepäck

Kärnten: Etappen-Rennen für Hobbysportler 36
Sechs Etappen & 500 Kilometer für Jedermann. Zeitfahren und Bergankünfte. Der Selbstversuch

Neuheiten: Top-Gravel- & Rennräder 2022 44
Innovativ, leicht, schnell und komfortabel: die neuen Top-Modelle für die nächste Saison

TEST & TECHNIK

Innovationen: Neue Reifen, Sättel & mehr 52
Top-Material: neue Highend-Sättel von Selle Italia und Co. plus Tubeless-Reifen von Continental

Windkanal-Test: Gepäck & Watt-Werte 54
Packtaschen, Kleidung & mehr. Der Luftwiderstand beim Bikepacking. Der große Test im Windkanal

Rad-Test: Die Preis-Leistungs-Klasse 59
Robust, vielseitig und preis-leistungsstark: neun Modelle für die Straße und das Gelände ab 949 Euro

Indoor-Training: Hometrainer & Rollen im Test 68
Effizient im eigenen Zuhause trainieren: Indoor-Bikes, Rollentrainer & Trainingsplattformen im Vergleich

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps und Top-Rezepte 80
Studie: Pflanzliche vs. tierische Proteine. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Wissen: Brüche, Stürze, Knochendichte 82
Radsportler haben ein erhöhtes Risiko für eine geringe Knochendichte. Studien & Tipps

Training: Planung & Effizienz – Formaufbau 88
Gezielt & effizient in Form: die langfristige Planung und die Grundlagen. Einblicke & Trainingspläne

Ernährung & Leistung: Superfoods & Rezepte 96
Regionale vs. exotische „Superfoods“ und ihr Einfluss auf die Leistung. Studien, Rezepte & mehr

PELOTON

Bilder & Analyse: Rennen, Epen, Watt-Werte 106
Paris-Roubaix und WM: Bilder und Fakten zu zwei extremen Rad-Rennen. Plus: Power-Daten

Team Bora-Hansgrohe: Umbruch & Talente 110
Alles neu im deutschen WorldTour-Team: Peter Sagan geht, junge Top-Talente kommen

Portrait: André Greipel – Sprints & Abschied 116
158 Profisiege: André Greipel war einer der weltbesten Sprinter – ein Rückblick und Portrait

REISE

Winter-Training: Ski-Langlauf in den Alpen 122
Ausdauer, Intensität, Natur, Berge: Technik- und Trainingstipps für Langläufer. Plus: Top-Urlaubsziele

Impressum Seite 121



ACHT MONATE, 11.000
KILOMETER, ZWEI
MENSCHEN, EIN TANDEM:

O S T W



Ä R T S



EINE RAD-REISE VON DEUTSCHLAND
NACH INDIEN - UND VIEL WEITER.
VON KATASTROPHEN & ABENTEUERN.





TOUR & NATUR



Lachlan Morton fuhr die
Strecke der Tour de France ab,
allein, mit Gepäck und allen
Transfers: 5500 Kilometer – in
17 Tagen. Eine Extrem-Leistung
& ein Abenteuer.

Text: Jan Zesewitz **Fotos:** Rapha



6

ETAPPEN



RAD-ETAPPEN-RENNEN UND ERHOLUNG, HERAUSFORDERUNG UND ENTSPANNUNG, PÄSSE UND ZEITFAHREN: DIE TOUR DE KÄRNTEN BIETET ALLES. VON TAKTIK, TRAINING, LEISTUNG, URLAUB & NATUR. EIN SELBSTVERSUCH.

Text: Markus Hertlein

Fotos: Bernhard Felder

Ich wollte mich einmal eine Woche lang wie ein Rad-Profi fühlen – aber warum? Ich Idiot. Mit jedem Meter, mit jeder Sekunde werde ich wütender. Auf mich selbst. Ich habe eine Startnummer auf dem Rücken – und ich sehe Nummern auf dem Display meines Radcomputers. Nummern, die mir nicht gefallen. Watt: 500. Herzfrequenz: 180. Es sind Zahlen, die von einer anderen entscheidenden Zahl provoziert werden. Diese lautet: 20. Sie steht für den Steigungsgrad der Straße, die ich mich gerade hochkämpfe. Dies ist mein fünftes Radrennen nacheinander. Dies sind die letzten Meter einer Etappe. Ihre Daten: 91 Kilometer, rund 2000 Höhenmeter. Dies ist eine Bergankunft. Dies sind Meter, die nicht enden wollen. Dies ist der finale Anstieg – und einer der schwierigsten der Region: der Magdalensberg. In St. Michael am Zollfeld begann die Straße anzusteigen, mal steiler, mal flacher. Dieser Anstieg lässt nicht zu, dass man einen Rhythmus findet. Auf einer Distanz von knapp neun Kilometern muss man rund 600 Höhenmeter überwinden. Die steilsten Passagen kommen zum Schluss. Irgendwann sehe ich den Zielbogen vor mir. Ich rolle über die Linie, steige vom Rad und schließe die Augen. Fünf Minuten später bin ich wieder da. Ich bin geistig vom Renn- in den Entspannungs- beziehungsweise Urlaubsmodus gewechselt. Denn dies ist hier bei dieser Rundfahrt möglich: Renn- und Regenerationserlebnisse. Morgens und vormittags wird – meist möglichst schnell – Rad gefahren. Nachmittags und abends hat man „Freizeit“. Oben auf dem Magdalensberg sehe ich, was um mich herum ist: das Klagenfurter Becken und fast die gesamte Karawankenkette. Dies ist das Kärntner Seenland, eine der schönsten Urlaubsregionen Österreichs. Ich bin hier wegen der Tour de Kärnten, des größten Etappenrennens für Hobby- und Jedermann-Fahrer Europas. So wie Hunderte andere internationale Teilnehmer. Zur Tour de Kärnten gehört auch das, was auf die Zieldurchfahrt auf diesem Berg, umgeben von dieser wunderbaren Natur folgt: ein extrem leckeres Mittagessen, das schon auf jeden Teilnehmer wartet – heute: Kaiserschmarrn.



NEU HEITEN

20
22

Vielseitigkeit und Robustheit für den Straßen- und Offroad-Einsatz: neun günstige Renn- und Gravelräder zwischen 949 und 2599 Euro im großen Test.

Text: D. Binnig, J. Fährmann, M. Hempfer, J. Zesewitz

Fotos: Marco Hinzer, Jürgen Amann

Ein Rad für fast jeden Einsatz-Zweck: Asphalt, Schotter, Feldwege, das Arbeitspendeln, die Langstrecke, das Bikepacking. Diesen Allround-Anspruch schreiben immer mehr Hersteller ihren neuen Modellen zu – Gravelbikes wie auch Rennrädern. Deshalb stehen solche robusten Alltags- und Allround-Räder im Fokus dieses Rad-Tests. Das zweite herausragende Test-Kriterium des folgenden Vergleichs lautet: Preis-Leistung. Das günstigste Rad dieses Testfeldes, das Giant Contend 1, kostet 949 Euro – das teuerste, das Liv Devote Advanced, 2599 Euro.

Bikepacking & Komfort

Die größten Unterschiede zeigen sich, naturgemäß, zwischen den Radgattungen – aber auch innerhalb der beiden getesteten Kategorien auf vielfältige Weise. Unter anderem an den Rahmenmaterialien: So basieren das Breezer Radar X Pro und das Ritchey Outback auf Stahlrahmen. Dennoch sind diese beiden Modelle völlig unterschiedlich ausgerichtet: Das Breezer ist klar für den harten Offroad-Einsatz optimiert. Mit seinen 29-Zoll-Laufrädern, den 54 Millimeter breiten WTB-Reifen und seiner kompakten modernen Geometrie kann es fast schon als Mountainbike-Hardtail-Ersatz eingesetzt werden. Das Ritchey ist dagegen klar „klassischer“, sportiver, raciger ausgerichtet. Das Bergamont Grandurance 8 ist ein Gravel-Allrounder, der auf einem robusten Aluminium-Rahmen aufbaut. Das Gewicht des Testmodells in der Rahmengröße 55: 10,24 Kilogramm. Das



LANGL

leichteste Rad des Testfeldes ist das Cube Attain GTC SL – mit einem Gesamtgewicht von 8,61 Kilogramm in der Testgröße 56. Die Stärken der meisten Modelle dieses Testfeldes liegen, offensichtlich, nicht bei den Parametern „Gewicht“ oder „Beschleunigungsverhalten“ – sondern in der Robustheit, dem Preis-Leistungsverhältnis, den Gelände-, Bikepacking- und Langstrecken-Eigenschaften sowie dem Fahrkomfort. Zu Letzterem tragen auch die meist kompakten Rahmengeometrien bei, die in oft leicht aufrechten und kaum gestreckten Sitzpositionen resultieren. Die Allround- und Radreise-Tauglichkeit wird bei vielen Modellen bereits vor der ersten Fahrt deutlich: Sie zeigt sich etwa durch die Anzahl von Montageösen am Rahmen und der Gabel, an denen Packtaschen und Schutzbleche angebracht werden können. Dennoch finden sich auch bei den Gravel-Test-Modellen Räder, die – in Sachen Agilität, Wendigkeit

und Ausstattung – trotz ihrer Allround-Ausrichtung auch voll race-tauglich sind. So etwa das Canyon Gizl CF SL 7, das sehr viele Eigenschaften in sich vereint. Auch im „klassischen“ Rennrad-Segment geht der Trend im Einsteigersegment in Richtung: Fahrkomfort und Allround-Eigenschaften. Die Reifenbreiten betragen meist 28 oder – im Falle des Fuji SL-A – 30 Millimeter. Zudem bieten Modelle wie das Lapierre Pulsium 5.0 Features an, die den Fahrkomfort deutlich erhöhen sollen: In diesem Fall etwa eine Rahmenkonstruktion, bei der die langen Sitzstreben direkt am Oberrohr ansetzen – was zu mehr „Flex“, und somit mehr Dämpfung, führen kann. Einen sehr gelungenen Kompromiss aus Sportlichkeit, Agilität und Langstreckentauglichkeit bietet etwa das Cube Attain GTC SL, das auf einem sehr hochwertigen Carbon-Rahmen basiert – und, zum Preis von 2099 Euro, unter anderem eine komplette Shimano-Ultegra-Ausstattung bietet. //



DAS LEICHTESTE RAD

Cube Attain GTC SL – 8,61 Kilogramm

DAS TEUERSTE RAD

Liv Devote Advanced – 2599 Euro

DAS GÜNSTIGSTE RAD

Giant Contend 1 – 949 Euro

EBIG

**9 RÄDER
IM
TEST**

Zuhause effizient trainieren – unabhängig vom Wetter und von der Tageszeit – und virtuelle Rennen fahren: Top-aktuelle Smart-Indoor-Bikes, Rollentrainer und Trainings-Plattformen im Test.

Text: G. Proske, J. Leefmann, P. Lühmann

Fotos: Gideon Heede, Günther Proske, Hersteller

Schweiß tropft vom Kinn auf das Oberrohr, noch einhundert Meter bergauf bis zum Ziel, ein letzter Sprint – im Wohnzimmer, vor dem Bildschirm. In der virtuellen Welt fährt eine Figur auf einem Rennrad durch einen Zielbogen. In der echten Welt surrt der Freilauf des Rollentrainers langsamer, Schuhe klicken aus den Pedalen, die Ventilatoren drehen sich weiter.

Die Ausgangsbeschränkungen während der Corona-Lockdowns, der Fahrrad-Boom, neue Online-Plattformen und verbesserte Smart-Rollentrainer trugen dazu bei, dass das Rad-Training Zuhause boomt. Besonders das „smarte Training“, bei dem die auf dem Rollentrainer erbrachte Leistung in digitale Plattformen für Trainingsprogramme und Streckensimulationen eingespeist wird, bietet viel Abwechslung und etliche Anwendungs-Möglichkeiten. Dabei ist das Indoor-Rad-Training nichts Neues, sondern seit vielen Jahrzehnten bewährt. Auf den klassischen „Freien Rollen“ fährt man frei, ohne Fixierung oder künstlichen Widerstand. Die Räder drehen sich auf drei Walzen. In die traditionellen gebremsten Rollentrainer wird das Rennrad mitsamt des Hinterrades eingespannt. Dort rollt der Reifen auf einer kleinen bremsbaren Walze. Diese Arten von Rollentrainern sind in der Regel nicht für alle Funktionen von Smart-Trainings-Plattformen geeignet. Hierfür bieten moderne Smart-Kassettrainer meist alle nötigen Eigenschaften. Bei ihnen lässt sich der Widerstand in der Regel elektromagnetisch nach individuellen Watt-Vorgaben regeln – manuell oder gekoppelt an die Vorgaben eines Trainingsprogrammes oder entsprechend den Anforderungen einer simulierten virtuellen Strecke. Auch in Smart-Kassettrainer muss das Rennrad – ohne Hinterrad – eingespannt werden. Die neuesten Smart-Indoor-Bikes sollen dagegen eine komplette stationäre Lösung sein. Dabei soll man durch die individuellen Einstellmöglichkeiten auf die vom eigenen Rennrad gewohnte Geometrie nicht verzichten müssen. Die Indoor-Bikes bieten in der Regel die gleichen Möglichkeiten zur Widerstandsregulierung und zur Simulation eines möglichst realitätsnahen Fahrerlebnisses wie die Smart-Kassettrainer und sind dabei in vielen Fällen ähnlich leise und robust wie Spinning-Bikes. Welche neuen Rollentrainer und welche Top-Indoor-Bikes sich für das Smart-Training besonders eignen und wo es noch Verbesserungspotenzial gibt, zeigt dieser Test. Plus: Welche Trainings-Plattform ist die richtige für den individuellen Anspruch? Der Vergleich.



HOME TRAINER





NEUES AUS DER FORSCHUNG

RISIKO

KNOCHEN

**RADSPORTLER ZÄHLEN ZU
EINER RISIKOGRUPPE – WENN
ES UM DIE KOCHENDICHTE UND
DIE WAHRSCHEINLICHKEIT
VON BRÜCHEN GEHT.
DIE URSACHEN, DIE
LÖSUNGEN: EINBLICKE.**



TRAINING

AUSDAUER & EFFIZIENZ. TRAINING IST VOR ALLEM EINES:
LANGFRISTIG. UM BESSER ZU WERDEN, MUSS MAN VORAUSPLANEN.
UNSERE ARTIKEL-SERIE KANN DABEI HELFEN. DER RADMARATHON-
FORMAUFBAU UND TRAININGS-PLÄNE. TEIL EINS DER SERIE.

Text: Jens Neye **Fotos:** Sportograf, Skarwan, Ennemoser

FORMA



UFRABU





**ERNÄHRUNG & LEISTUNG:
REGIONALE VS. EXOTISCHE
SUPERFOODS, EIWEISS,
KOHLENHYDRATE UND MEHR:
STUDIEN, WISSEN & REZEPTE.**

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





In jeder Woche gibt es neue Durchbrüche in der Forschung und damit: neue Wundermittel und -pillen. Könnte man glauben, wenn man entsprechende Fitness- und Wellness-Magazine und Blogs – und hier vor allem Beiträge sogenannter „Influencer“ – konsumiert. Die meisten dieser Meldungen und Posts sind – Empfindsame mögen die sehr direkte Wortwahl entschuldigen – Bullshit. Blödsinn. Quatsch. Unseriös. Geldmacherei.

Doch es ist nicht so, dass es keine legalen, nicht auf Doping-Listen stehenden „Mittel“ gibt, die nachweisbar die Leistung steigern können. Es gibt sie. Sie heißen etwa: Rote-Bete-Saft, Puffermittel wie Natriumbikarbonat oder Beta-Alanin und Koffein. All diese Lebensmittel und Stoffe wurden in zahlreichen validen Studien auf ihre Sport-Effekte hin untersucht. Über ihre Wirksamkeit besteht heute ein weitgehender Konsens in der Wissenschaft. Die festgestellten Effekte auf die Ausdauerleistung liegen durchschnittlich zwischen einem und drei Prozent. Noch größere Leistungsverbesserungen könnten durch die optimale Wahl und Mischung der während der Belastung zugeführten Kohlenhydrate möglich sein. Die weiter unten angeführten Studien stellten nach der Gabe eines Glukose-Fruktose-Mischgetränks Leistungszunahmen von 20 bis 30 Prozent fest. Auch Kreatin, eine natürlich vorkommende, stickstoffhaltige organische Säure, die bei der „Energiegewinnung“ des Organismus eine integrale Rolle spielt, kann die sportliche Leistung erhöhen. Jedoch sind diese positiven Effekte bislang vor allem für kraftorientierte Sportarten und explosive Aufgaben wie



TEAM
BORA
HANS GROHE



UMBRUCH

2022

**DAS DEUTSCHE WORLD-TOUR-
TEAM BORA-HANSGRÖHE STELLT
SICH NEU AUF – OHNE DEN**

**SUPERSTAR PETER SAGAN UND
MIT NEUEN HOFFNUNGSTRÄGERN.
EINE ANALYSE**

Text: Christina Kapp
Fotos: Cor Vos

Einmal stand er für das gesamte Team – er überstrahlte alles, er war der Rockstar des Radsports: Peter Sagan. Drei Mal wurde er Weltmeister, sieben Mal gewann er das Grüne Trikot der Tour de France. In seinen fünf Jahren im Trikot des deutschen Teams holte der Slowake 27 Siege. Die Zahl der Siege seines bisherigen Team-Kollegen Pascal Ackermann: 35. Der 27-jährige Pfälzer wurde in der bayerischen Equipe Profi – und entwickelte sich zu einem Weltklasse-Sprinter. Peter Sagan und Pascal Ackermann waren zwei der „Gesichter“ des Raublinger Teams. Bis zum Ende dieser Saison. Bis zu diesem Umbruch. „Nach einer langen und gründlichen Diskussion mit meinem Management und im gegenseitigen Einvernehmen mit Bora-Hansgrohe kamen wir zu dem Entschluss, dass es am besten wäre, wenn meine Zeit im Team zu Ende geht und ein neues Kapitel in meiner Karriere beginnt“, ließ Peter Sagan im Juli verlauten. Ab 2022 wird er für das französische Team Total Energies starten – ebenso wie sein Bruder Juraj, der Italiener Daniel Oss und der Pole Maciej Bodnar. Sagan hat den Aufschwung des deutschen Teams mitverantwortet. Sein Wechsel nach Deutschland im Jahr 2017 war eine Sensation. Mit ihm stieg die deutsche Mannschaft von einem Zweitdivisionär zu einem inzwischen etablierten World-Tour-Team auf. Tour-Etappensiege, ein dritter WM-Erfolg, Klassiker-Triumpe: Mit Peter Sagan kamen der Erfolg und die Popularität.

GOODBYE



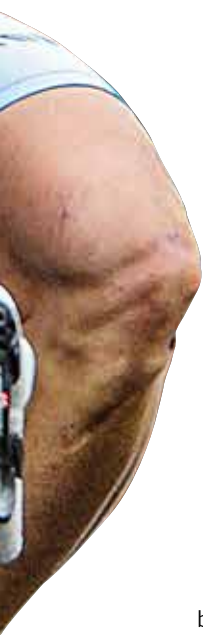


GORILLA

ANDRÉ GREIPEL

17 JAHRE PROFI, 158 SIEGE: ANDRÉ GREIPEL WAR EIN WELTKLASSE-SPRINTER. RÜCKBLICK UND PORTRAIT.

Text: Christina Kapp Fotos: Cor Vos



17, 158, 22 – lauten drei Zahlen, die einen deutschen Ausnahme-Athleten mit definieren: 17 Jahre lang war André Greipel Radprofi. In dieser Zeit gewann er 158 Radrennen – 22 davon bei Grand Tours, elf bei der Tour de France, vier bei der Vuelta, sieben beim Giro. Vor der Saison 2020 wechselte er zu dem Team Israel Start-Up Nation. Er unterschrieb einen Vertrag bis Ende 2022. Doch in diesem Juli verkündete er das Ende seiner langen Karriere.

Der Sparkassen Münsterland Giro in Deutschland war sein letztes Profi-Rennen. Jetzt kann er zurückblicken auf eine erfolgreiche Karriere und sich in Ruhe Gedanken über seine Zukunft machen. Beruflich kann er sich langfristig eine Position im Radsport-Umfeld vorstellen, wenn auch nicht als Sportdirektor: „Dann bin ich wieder unterwegs. Dann bräuchte ich nicht aufhören. Ich möchte auch mal gerne zu Hause bleiben und nicht wieder durch die Gegend reisen. Ich werde keinen Cut machen. Ich werde dem Radsport erhalten bleiben, aber mit einem überschaubaren Pensum“, sagt Greipel. „Ich bin glücklich mit dem, was ich erreicht habe. Ich blicke mit viel Freude in die Zukunft, weil ich jetzt machen kann, was ich will und viel Zeit mit meiner Familie verbringen kann.“ Die Ära des „Gorillas“ geht zu Ende.

Diesen Spitznamen verpassten ihm einst Teamkollegen – wegen seiner muskulösen athletischen Figur und seinen enorm hohen Watt-Werten bei Sprints. Über viele Jahre hinweg war André Greipel der Fahrer mit der wohl höchsten maximalen Leistung im Profi-Peloton. Schon aufgrund seiner Statur – ein Gewicht von mehr als 80 Kilogramm bei 1,84 Metern – hob er sich von den meisten anderen Radprofis ab. Durch seine Fähigkeit zu enormen Kraft- beziehungsweise Schnell-Kraft-Leistungen

konnte er gegen die Weltelite der Sprinter wie Mark Cavendish oder Caleb Ewan, die beide deutlich kleiner und leichter sind, bestehen. Mehr als 2000 Watt soll Greipel maximal geleistet haben. Einen Einblick in seine Leistungen gewährte er etwa nach der 6. Etappe der Tour Down Under 2018, bei der er im Finale eine Geschwindigkeit von 76,8 km/h erreichte. Während der sechsten Etappe der Tour de France 2014 sprintete er mit einer Durchschnittsleistung von 983 Watt über 29 Sekunden und einer Maximalleistung von 1600 Watt zum Sieg. Die Sprintleistung ist zu einem Großteil, aber nicht gänzlich von der genetischen Veranlagung abhängig. Der Anteil der schnellzuckenden Muskelfasern ist ein entscheidender Faktor für Schnellkraft-Leistungen.

Das Problem: Während die Ausdauerleistung zu einem Großteil gut trainierbar ist und sich „schnelle“ und „intermediäre“ Muskelfasern in langsam-zuckende, ausdauernde Muskelfasern umwandeln können, ist der Prozess in die andere Richtung kaum möglich. Dennoch kann die Sprintleistung im Durchschnitt um bis 15, 20 Prozent verbessert werden: durch eine verbesserte Ansteuerung der bestehenden Muskelfasern und einer Steigerung der Maximalkraft. André Greipel hat sich nie auf sein Talent verlassen. Er galt immer als akribischer Arbeiter auf und neben dem Rad. André Greipel kam 1992 zum Radsport – als Zehnjähriger. Seine ersten Rennen fuhr er für den PSV Rostock. Seine Profi-Karriere begann 2005 beim Team Wiesenhof. Ein Jahr später wechselte er zum deutschen Top-Team T-Mobile. In jener Phase lag der deutsche Radsport „am Boden“. Der einstige Superstar Jan Ullrich war in die Dopingaffäre um Eufemiano Fuentes verstrickt. Dass Radsportler auf der Straße beim Training beschimpft wurden, gehörte für einige zum Alltag. „Für mich war das keine einfache Zeit. Ich habe immer an das Gute im Athleten geglaubt und musste dann erfahren, dass viele Idole, zu denen man hochgeguckt hat, Fake-Idole waren“, sagte Greipel in der ARD-Dokumentation „Der Tanz des Gorillas“. Zwei Jahre lang war er Teamkollege von Erik Zabel, dem großen Sprinter des Teams T-Mobile, das später in



SKATEN & TRETEN

cross country skiing

Ausdauer und Intensität, Effizienz
und Spaß, Natur und Einsamkeit:
Der Ski-Langlauf bietet viel.
Einblicke, Regionen, Urlaubs-,
Trainings- & Techniktipp für
alle Leistungsklassen.