

RennRad

21.000 KILOMETER
**TRIATHLON
 WELTREISE**
 14 MONATE: DER REPORT

ZIEL: DER 1. RADMARATHON

Von 0 zur Topform: Training & Leistungstests – für Einsteiger

Modelle für Männer & Frauen getestet

TEST: LANGARM-TRIKOTS

Kaufberatung: 17 Top-Trikots mit Wetterschutz ab 99 Euro

TRAINING: AUSDAUER 2.0

Fit in den Sommer: Intervalle Radmarathons & Trainingspläne

BERATUNG: GUT & GÜNSTIG

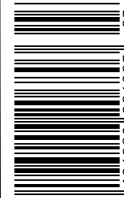
Preis-Leistung: Alles für den Erst- & Neukauf – Anleitung

TOPZIELE: TRAUM-TOUREN

Trainingslager: Mallorca, Gran Canaria, Gardasee & weitere

PREISWERT

RADTEST: 10 RENNRADER AB 1699 EURO – VON CANYON, ROSE & CO.



4 196209 206803 03

DEUTSCHLAND € 6,80 · ÖSTERREICH € 7,50 · BENELUX € 8,00 · ITALIEN € 9,40 · SPANIEN € 9,40 · SCHWEIZ SFR 10,90 · ISSN 1861-2733



PREIS-LEISTUNGS-RÄDER, TRAINING & TOUREN

3,8 Kilometer Schwimmen, 180 Kilometer Radfahren, 42,2 Kilometer Laufen – und das 120 Mal nacheinander. Dies ergibt: eine Strecke einmal um die Erde, rund 21.000 Kilometer auf dem Rad, 5060 Kilometer Laufen und 460 Kilometer Schwimmen. Dies sind die Zahlen zu Jonas Deichmanns „Weltreise“: Am 26. September 2020 brach er in München auf – am 29. November 2021 kam er dort wieder an. Nach 120 Ironman-Triathlon-Distanzen nacheinander durch 18 Länder. 16 Seiten dieses Magazins sind diesem Abenteuer gewidmet. Die beiden anderen Schwerpunkte dieser RennRad lauten: Preis-Leistung und Training. So kosten die zehn Rennräder, die wir für diese Ausgabe getestet haben, zwischen 1699 und 2999 Euro. Der Preisbereich der 17 Langarm- und Thermotrikots unseres großen Ver-

gleichstests beginnt bei 99 Euro. Der Fokus unseres Trainings- ist diesmal mit jenem unseres Reise- beziehungsweise Tourenbereichs kongruent. Er lautet: Trainingslager – und die optimale Vorbereitung. Wir bieten etliche Beispiel-Trainingspläne für alle Niveaus und stellen sechs der Top-Trainingslager-Destinationen vor, vom Gardasee in Norditalien über Südspanien bis zu Mallorca, Sardinien und Gran Canaria. Egal wo, egal wie lange, egal wie schnell – Radfahren kommt vom Radfahren.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

1699
EURO

kostet das Radon R1 Ultegra, das günstigste Rad des Testfeldes.
Den großen Radtest finden Sie ab der **Seite 46**

ZAHL
DES
MONATS 2

26.520
KILOMETER

absolvierte Jonas Deichmann auf dem Rad, laufend und schwimmend
– bei seinem Triathlon um die Erde. Der Report: ab der **Seite 16**

16



Triathlon um die Welt: Jonas Deichmann umrundete die Erde – schwimmend, radfahrend, laufend. Die große Reportage

120



Traumstrecken: 6 Top-Trainingslager-Ziele – Mallorca, Gran Canaria & mehr

94



Training: Grundlage, Formaufbau & Pläne

48



Radtest: Zehn Rennräder der Preis-Leistungskategorie im Vergleich

Titelbild: Giro Sport Design
Ort: Region Los Angeles, USA



INHALT

AUSGABE 3 | 2022



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Die Professionalisierung im Gravel-Bereich. Zahlen, Einblicke, Analysen

Triathlon um die Welt: 27.000 Kilometer 16

Schwimmen, Radfahren, Laufen – einmal um die Erde, in 14 Monaten. Die 16-seitige Reportage

Report: Ein Paar – zwei Cross-WM-Titel 32

Cyclocross ist hart, schnell, kurz. Einblicke in die Rennszene. Plus: Trainingsalltag eines Cross-Paares

Einsteiger-Training: Von null auf Radmarathon 40

Die Zwillinge Maren und Isa Franz trainieren erst seit kurzem. Ihr Weg zur Topform in fünf Monaten

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Räder, Bekleidung & mehr 46

Neues Cross-Bike von Cervélo, Race-Schuhe von Specialized, Rad-Zubehör und vieles mehr

Radtest-Spezial: Die Preis-Leistungsklasse 48

Gut & günstig: Zehn Rennräder ab 1699 Euro im Test. Mit Modellen von Canyon, Rose, Trek & mehr

Einsteiger-Material: Kauf- & Spar-Tipps 60

Geometrie, Ausstattung, Preis-Leistung. Darauf kommt es beim Neukauf an. Einblicke & Tipps

Dauertest: Laufräder, Kleidung & mehr 70

Laufräder, Rad-Bekleidung, Alltags-Ausrüstung & mehr im Test. Qualität, Funktionalität, Robustheit

Wetterschutz: 17 Langarmtrikots im Test 76

Kaufberater: Langarmtrikots gegen Kälte, Wind und Regen – 17 Trikots für Männer und Frauen

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 86

Studie: Schnellere Regeneration mit Brunnenkresse. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Tipps: Trainingslager & Trainingspläne 88

In Form kommen: Mehr Effizienz im Trainingslager. Studien, Zahlen, Tipps und Trainingseinheiten

Training: Formaufbau – fit in die Saison 94

Langfristig: Ausdauertraining, Intervalle, Pläne und Regeneration – Trainingstipps & -Einheiten

PELOTON

Saisonstart: Teams & Top-Talente 108

Neuprofis, Transfers, Machtwechsel: Einblicke & Analyse zu den World-Tour-Teams 2022

Team Bora: Neue Ziele & Strategien 112

Umbruch bei Bora-Hansgrohe: Ralph Denk und Rolf Aldag über die Herausforderungen 2022

Neustart: Top-Sprinter Pascal Ackermann 114

Wechsel: Der UAE-Emirates-Neuzugang über seine Ziele & das Ende bei Bora-Hansgrohe

Porträt: Maximilian Walscheid – der Allrounder 116

Sprinter, Zeitfahrer, Klassiker-Spezialist: Max Walscheid entwickelt sich immer weiter. Einblicke

REISE

Trainingslager: Top-Ziele & Traum-Touren 120

Sonne, Natur, Ruhe, Berge, Wärme: Gardasee, Sardinien, Mallorca & Co. Plus: Tourentipps

Impressum Seite 119

Höher, schneller, weiter – dies ist es, was den Sport ausmacht. Oder? Die Professionalisierung einer jungen Disziplin im Zeitraffer: die Gravelszene.

Freiheit – das ist, was Viele wollen, das ist, was den Marlboro-Mann erfolgreich machte*, das ist, wofür die neue, junge, hippe Rad-Disziplin „Gravel“ steht: raus aus dem Hamsterrad, dem Bürostuhl, dem Alltag – rein in den Wald, in die Natur. Es ist eine Gegenwelt, nicht nur im Vergleich zur „normalen Arbeits-Alltags-Welt“, sondern auch in Relation zum System des organisierten Sports. In dieser Gravel-Welt ist der Freiheitsgrad größer. Und: Ihr Image nach außen ist besser, neuer, unbeschwerter. Noch. Denn diese neue Welt bewegt sich schnell auf die alte – in diesem Fall jene des Profi-Radsports – zu. Beziehungsweise: Sie wird von ihr übernommen, assimiliert. Nach und nach, schleichend und doch schnell. Diese Wandlung der Gravel-Szene zeigt die Effekte der Professionalisierung im Zeitraffer – wie unter einem Brennglas. Gravelbikes sind: schnell, leicht, grobstollig bereift, geländegängig. Komfortabler und langstreckenorientierter als Cyclocrossräder – leichter, schneller und vielseitiger als Mountainbikes. Gravel-Rennen wie der „Belgian Waffle Ride“ mit seiner Strecke von 217 Kilometern und 3000 Höhenmetern oder das „Unbound Gravel“ – 320 Kilometer, 3300 Höhenmeter – boomen. Doch ein solcher Aufstieg zieht im Kapitalismus stets dieselben Entwicklungen nach sich: Wo ein Markt ist, wird er bedient – in Form von Investitionen, PR, Produkten, Werbung. Die Events werden größer, der Markt wird breiter, die Umsätze und die Starterfelder werden größer – und schneller. Die „alte traditionelle“ Profi-Radsportwelt diffundiert in die neue. Dies zeigt bereits ein Blick auf die Ergebnislisten der großen Gravelrennen der jüngeren Vergangenheit. Viele der Sieger und Top-Platzierten haben eine Gemeinsamkeit: Sie waren einst Straßen-Radprofis. Einer von ihnen: Peter Stetina. Er fuhr zehn Jahre lang als Profi für die Teams Garmin, BMC und Trek-Segafredo – und sagt: „Die Gravel-Szene ist sehr viel relaxter. Man trinkt abends nach dem Rennen zusammen ein Bier am Lagerfeuer. Es gibt

LEITARTIKEL

von David Binnig

GRAVEL PROFIS

so viel Kameradschaft.“ Die Frage ist: Wie lange noch? Die Gravel-Rennszene professionalisiert sich nicht nur – sie wird auch verinstitutionalisiert. So verkündeten die Sprecher des Weltradsportverbandes UCI im September 2021: Ab 2022 wird es erstmals eine globale „UCI World Gravel Series“ geben, eine Rennserie mit großen Events in Europa, den USA, Kanada, Mexiko und Asien.

320 Kilometer & WM

Dort muss man Punkte holen, um sich für die neuen offiziellen Gravel-Weltmeisterschaften zu qualifizieren. „Ich würde sagen, dass das Gravel-Fahren seit Anbeginn des Radsports in dessen DNA verankert ist, denn die Straßen waren nicht immer, wie sie heute sind“, sagt der UCI-Präsident David Lappartient. „Man kann sehen, dass der Sport weltweit beliebt ist und großes Entwicklungspotenzial birgt.“ Neben etlichen Ex-Profis treten längst auch Superstars wie Remco Evenepoel bei Gravel-Rennen – in diesem Fall dem „Belgian Waffle Ride“ – an. Das World-Tour-Team EF Education fährt seit 2019 „zweigleisig“: Die Verantwortlichen ermöglichen ihren Fahrern ein „alternatives“ Rennprogramm. So fahren die

EF-Profis Alex Howes und Lachlan Morton bereits 2019 beim „Dirty Kanza“ und bei „Leadville 100“ auf die Plätze drei und vier beziehungsweise fünf und drei. 2021 absolvierte Morton seine eigene Tour de France, alleine, im Bikepacking-Modus, mit allem am Rad, das er brauchte: Er fuhr innerhalb von 18 Tagen 5510 Kilometer und 65.000 Höhenmeter weit durch Frankreich – und sorgte damit für eine enorm hohe mediale Reichweite.** „Lachlan hat den modernen Radsport verändert“, schrieb Nathan Haas danach in einer Kolumne. „Sein Stil, seine Filme, seine Weigerung, den Radprofi-Standardweg aus ‚Essen, Trainieren, Schlafen, Wiederholen‘ zu gehen. Viele Gravel-Spezialisten sind keine Fans des neuen Gesamtkonzepts der UCI und werfen der Organisation sogar vor, dass sie den neuen Sport ruinieren würde. Ich kann das Argument verstehen. Gravel ist im Grunde eine Gegenbewegung zur Ernsthaftigkeit des Straßenrennsports: Es treten keine Teams gegeneinander an, die Regeln sind bestenfalls flexibel und bei den Events ist die Atmosphäre das Wichtigste. Man könnte sagen, dass das neue Format nicht länger eine Alternative ist – sondern eine Übernahme durch den Radsport-Mainstream. Doch: Ich sehe das Ganze gar nicht als ‚Alternative‘. Lasst uns das Graveln und das Erleben dabei auf dieselbe Stufe stellen wie den Straßenradsport. Wenn man es als ‚Return on Investment‘ versteht, dann ist es ja bereits an diesem Punkt. ‚Alternative‘ klingt nach einem Plan B, dabei ist es für Viele die erste Wahl. Lasst uns die Stimmung und den Spaß erhalten und lasst den Gravel-Sport weiter wachsen.“ Haas selbst kommt aus dem Mountainbike-Sport und war zehn Jahre lang Radprofi. Im Oktober 2021 startete er beim ersten, rein mit Straßen-Profis besetzten Gravel-Rennen überhaupt, dem 125 Kilometer langen „Serenissima Gravel“ in Lido di Jesolo – und wurde Dritter. Nach der Saison 2021 beendete er seine Straßen-Karriere und wechselte in den Gravel-Sport. Wie etliche andere Ex-Straßen-Profis vor ihm, etwa: Ian Boswell, Peter Stetina, Laurens ten Dam, Ted King, Kiel Reijnen, Paul Voß. Das Niveau der Starterfelder bei Gravel-Rennen steigt. Wie auch die mediale

3 RIDES FESTIVAL AACHEN

WWW.3RIDES-FESTIVAL.COM

**13.05.
-
15.05.2022**

**DAS EINZIGARTIGE FAHRRADFESTIVAL
IM DREILÄNDERECK AACHEN**



- ③ RÄDER TESTEN**
- ③ ÜBER 150 AUSSTELLER**
- ③ GRAN FONDO**
- ③ RTL-CHARITY-RIDE**
- ③ PROMINENTE SPORTLERINNEN**
- ③ WORKSHOPS**
- ③ eSPORTS**
- ③ FOOD MARKET und vieles mehr ...**



IN 120 „IRONMANS“ UM DIE ERDE: JONAS DEICHMANN WAR 14 MONATE LANG UNTERWEGS UND SCHWAMM DABEI 460, LIEF 5060 UND FUHR 21.000 KILOMETER RAD. DURCH 18 LÄNDER. EINMAL UM DEN PLANETEN. VON ERLEBNISSEN UND EXTREMLEISTUNGEN.

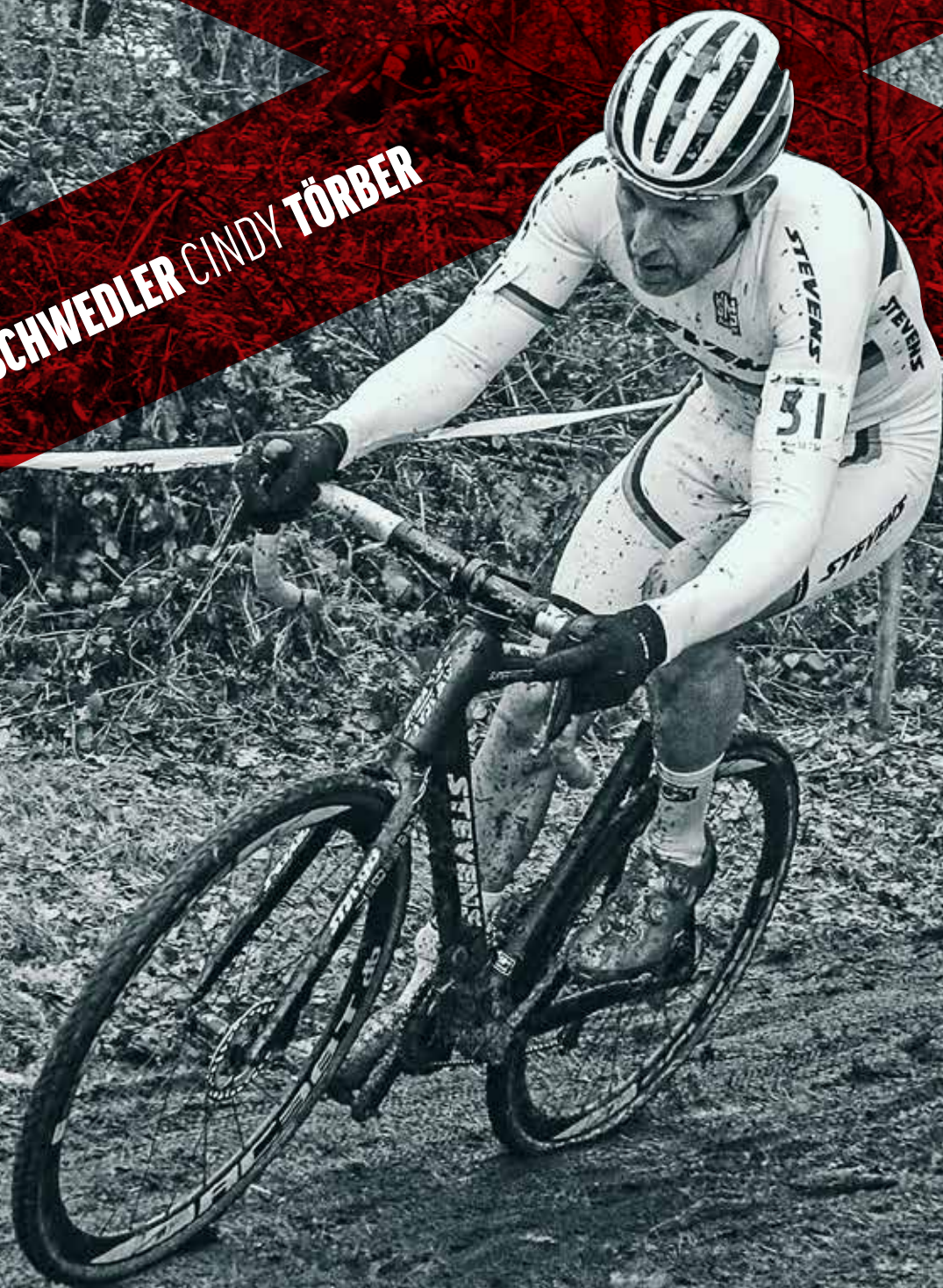
DIE REPORTAGE.

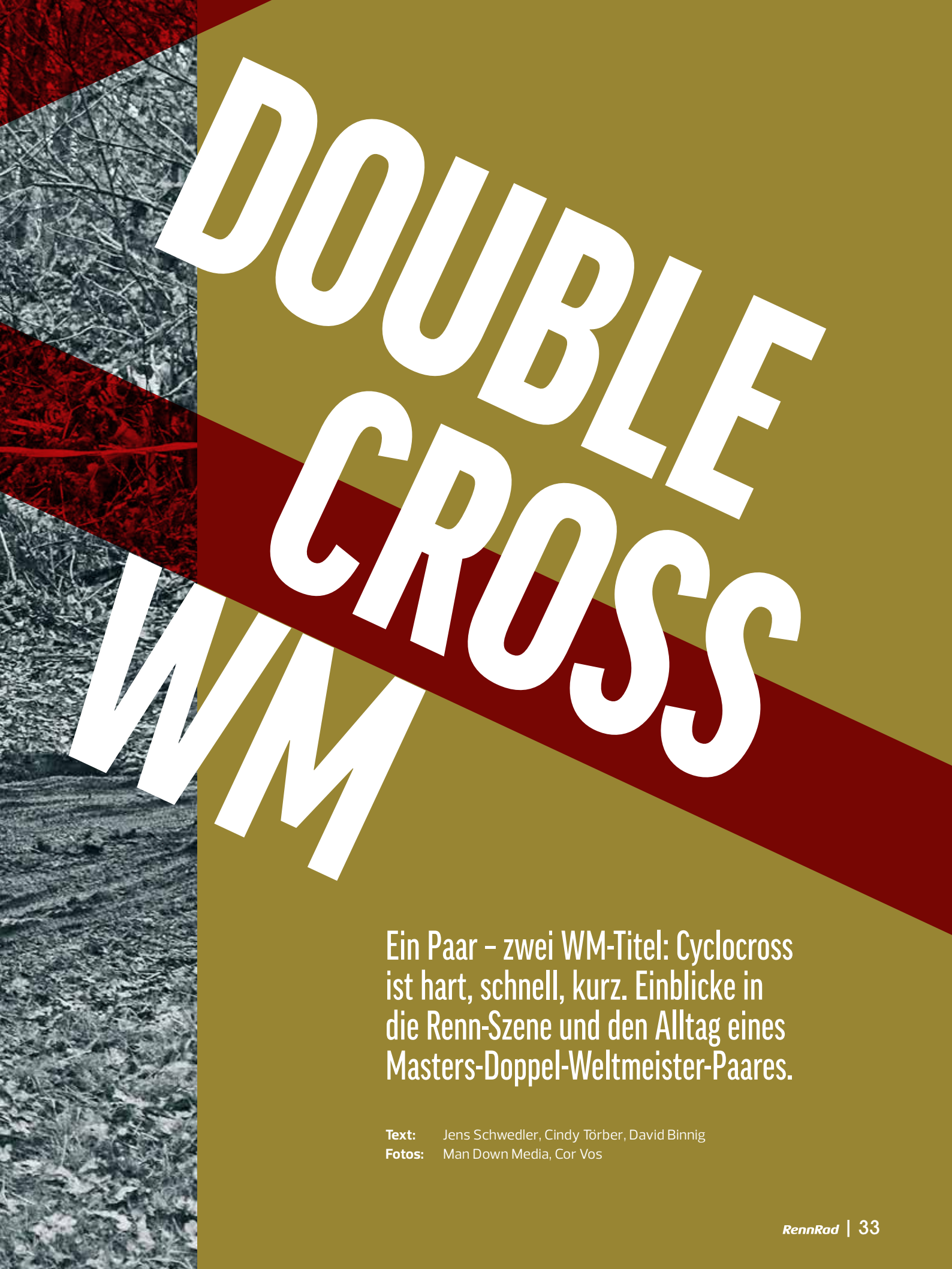
PROJEKT WELT

JONAS DEICHMANN



JENS SCHWEDLER CINDY TÖRBER



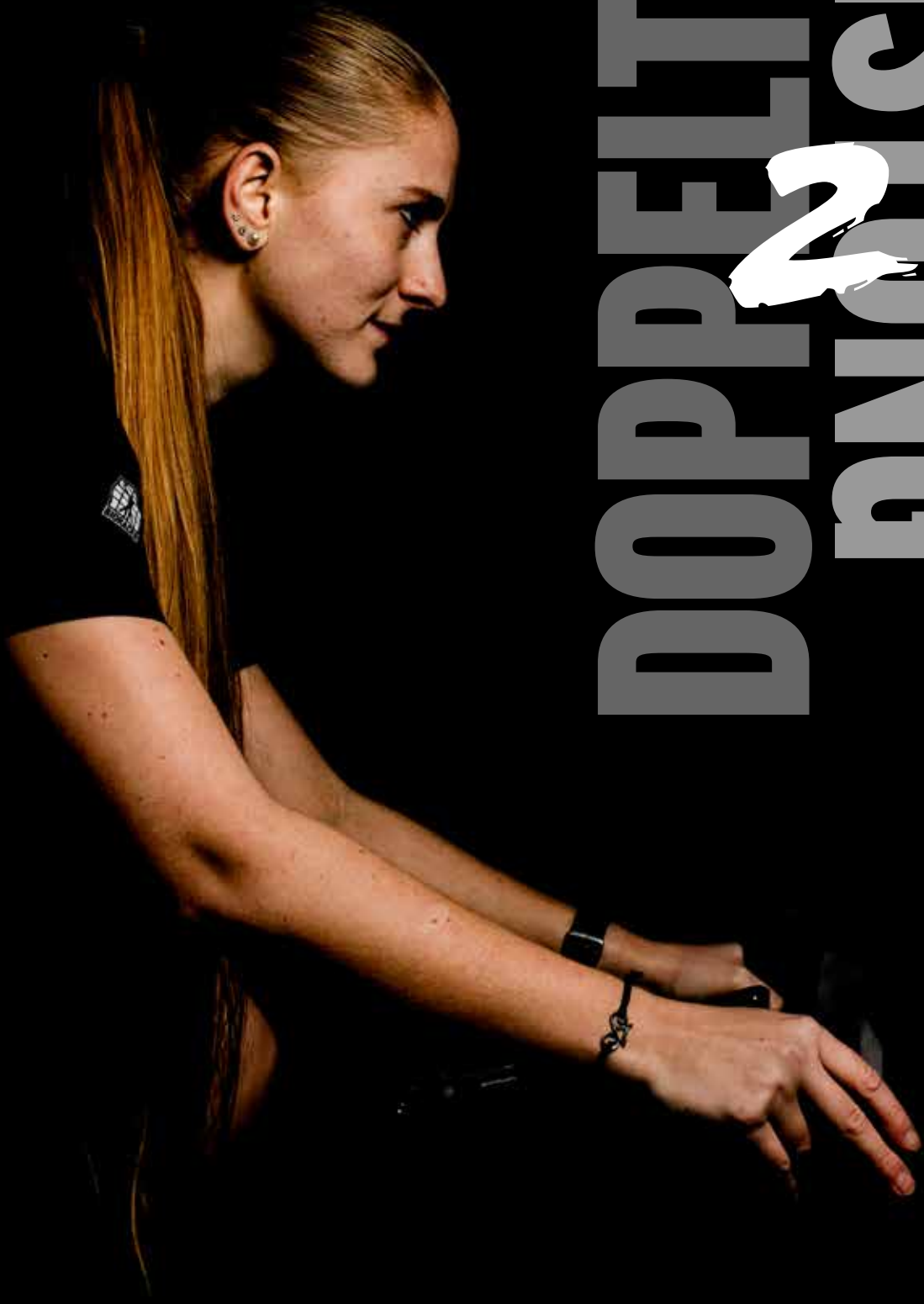


DOUBLE CROSS WM

Ein Paar – zwei WM-Titel: Cyclocross ist hart, schnell, kurz. Einblicke in die Renn-Szene und den Alltag eines Masters-Doppel-Weltmeister-Paares.

Text: Jens Schwedler, Cindy Törber, David Binnig
Fotos: Man Down Media, Cor Vos

DOPPELTE LEISTUNG 2



VON 0 AUF RADMARATHON: MAREN UND ISA FRANZ SIND ZWILLINGE – UND RENNRAD-EINSTEIGERINNEN. IHR WEG: IN FÜNF MONATEN ZUR TOP-FORM. IHR ZIEL: DER 3RIDES-FESTIVAL-GRAN-FONDO.

TEIL 1: DIE LEISTUNGSDIAGNOSTIK.

Text: Maren & Isa Franz, Jan Zesewitz

Fotos: Kerstin Leicht, Florian Lehmann

Der Schweiß tropft auf den kleinen Aufkleber auf dem Ergometer – er ist mit einem Spruch beschriftet, der mich normalerweise zum Lachen bringen würde. Nur: Ich kann gerade nicht lachen. Ich bin am Limit, und versuche die Schmerzen zu verdrängen und mich auf die Wattzahl auf dem Display vor mir zu konzentrieren. Auf dem Sticker steht: „Du sollst nicht langsam sein.“ Ich fahre Rad, ohne mich fortzubewegen. Denn ich sitze auf einem großen schweren, teuren Rad-Ergometer – und gebe alles. Hier in einem Raum des Radlabors München. Dies ist die erste Leistungsdiagnostik meines und unseres Lebens. Wir sind die Zwillingsschwestern Maren und Isa, 25 Jahre alt. Hier sehen wir zum ersten Mal überhaupt unsere Watt- und Herzfrequenzzahlen. Zum ersten Mal werden wir mit einem strukturierten Plan trainieren. Wir sind hier, weil wir ein Ziel haben: den 3Rides Gran Fondo um Aachen und durch die Ardennen mit seinen 160 Kilometern und 3000 Höhenmetern. Er findet am 14. Mai statt. Uns bleiben also noch fünf Monate, um in Top-Form zu kommen.





10

RÄDER
IM VERGLEICH

PREIS LEISTUNG



**KOMFORTABEL,
ROBUST, VIELSEITIG:
ZEHN RENNÄDER
AB 1699 EURO IM
VERGLEICHSTEST.**

Text: David Binnig, Johann Fährmann,
Michael Hempfer, Jan Zesewitz

Fotos: Jürgen Amann, Gideon Heede

DAS LEICHTESTE RAD

Van Rysel EDR CF 105
Das Gewicht: 8,28 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE RAD

Radon R1 Ultegra
Der Preis: 1699 Euro

EINST

Text: Frauke Tresselt

Leere Verkaufsräume in den Radläden, lange Lieferzeiten bei Direktversendern – viele Rennrad-Modelle sind ausverkauft, einige Hersteller können nicht oder erst spät liefern. Und: Die Preise steigen, unter anderem wegen der Materialknappheit, der Frachtkosten und der Inflation, aber zu einem Teil auch wegen der hohen Nachfrage nach Fahrrädern. Umso schwieriger kann es sein, das richtige, das individuell passende Renn- oder Gravelrad zu finden. Worauf es bei der Auswahl ankommt und welche Fehler zu vermeiden sind, zeigt unsere Übersicht auf den folgenden Seiten. Größe, Geometrie, Rahmenmaterial, Ausstattung, Fahreigenschaften, Variabilität, Preis-Leistungsverhältnis. Was bietet der Markt? Wie finde ich das Richtige? Wo lohnt es sich zu sparen?

Preis & Leistung

„Ein gutes Rennrad kostet mindestens 2000 Euro.“ Derartige pauschale Aussagen sind selten hilfreich, sondern können die Auswahl unnötig einschränken. Das Thema der – leider – enormen Preis-Inflation haben wir in einem Kommentar der RennRad-Ausgabe 1/2022 thematisiert. Günstige Preise können etwa durch die Verarbeitung teilweise günstigerer Materialien – etwa Aluminium statt Carbon – erreicht werden. Ein Rennrad mit einer soliden Ausstattung, etwa Shimano- oder Sram-Komponenten, ist bei einigen Herstellern bereits für weniger als 800 Euro erhältlich. Beispiele sind das Scott Speedster 50 für 799 Euro, das Trek Domane AL 2 für 794 Euro oder das Giant Contend für 749 Euro. Das günstigste Gravelbike von Decathlon, das Triban GRVL 120, kostet 629,99 Euro. Die Top-Modelle vieler Hersteller – in der Version, wie sie von Profis der höchsten Rennklassen gefahren werden – kosten ein Vielfaches davon. Der Preis des Specialized S-Works Tarmac SL7: 12.799 Euro. Der des BMC Teammachine SLR01 One: 13.299 Euro. Zehn dieser Hightech-Rennräder haben wir für die RennRad-Ausgabe 1/2022 ausführlich getestet. Preisunterschiede können unter anderem durch unterschiedliche Vertriebsmodelle, den Entwicklungsaufwand, die

Materialqualität und auch durch die Preispolitik einzelner Hersteller zustande kommen. Ein wichtiger Preisfaktor ist das Rahmenmaterial – ein anderer: die Komponenten. Hier hat sich in den vergangenen Jahren extrem viel getan. So arbeiten etwa Shimano-Di2- oder Sram-Etap-Gruppen elektronisch und teilweise oder komplett kabellos. Elektronische Schaltgruppen finden sich bereits an einigen Rennrädern der Preisklasse um rund 3000 Euro.

Komfort vs. Sport

Rennrad ist nicht gleich Rennrad. Der Markt hat sich enorm ausdifferenziert. So ist etwa ein Endurance- beziehungsweise Marathonrad auf lange Strecken und einen hohen Fahrkomfort ausgerichtet. Dies lässt sich zum einen durch eine spezielle Rahmengestaltung – mit einem längeren Steuerrohr und einem kürzeren Oberrohr – erreichen, was eine aufrechtere Sitzposition ermöglicht. Flexibilität in der Sattelstütze, im Sitzrohr und in den Sitzstreben können durch spezielle, oft filigrane Rohrformen oder Carbonfasern und deren Verarbeitung erreicht werden. Auch 28 bis 32 Millimeter breite, dämpfende Reifen und die für geringe Luftdrücke besonders geeignete Tubeless-Technologie – bei der der Reifen ohne Schlauch montiert werden kann – können Vibrationen und Erschütterungen effektiv dämpfen. Diese Rennrad-Typen sind aufgrund des höheren Komforts, des weniger direkten Handlings und der weniger sportiven Sitzposition oftmals besonders für Anfänger geeignet. Auch bei Touren mit langen Bergauffahrten profitieren viele von einer entspannteren, aufrechten Sitzposition. Viele Modelle sind explizit für den Einsatz auf ruppigeren Untergründen und zum Teil für kompakte Schotterstraßen ausgelegt – sie können teils sogar wie Gravelbikes eingesetzt werden. Zur Geometrie: Ein längerer Radstand – dieser bezeichnet die Distanz zwischen der Vorderrad- und der Hinterrad-Achse – trägt zu einer höheren Laufruhe bei. Allerdings kann die Agilität dadurch etwas geringer ausfallen. Wer zudem insbesondere bergige Touren fahren möchte, sollte auf eine Übersetzung achten, die ausreichend

EINER

A cyclist is shown from the waist down, riding a road bike on a paved path. The cyclist is wearing a light blue short-sleeved jersey, black shorts, a white and red striped helmet, and sunglasses. The bike is black with blue and red accents. The background is a hilly landscape with dry grass and shrubs, illuminated by warm, golden light from the setting or rising sun.

**Der Radkauf & die
Grundausrüstung: Tipps,
Anleitungen und mehr.
Ein Material-Spezial für
Rennrad-Einsteiger.**

**ALLROUND-KLEIDUNG
GEGEN KÄLTE, WIND &
REGEN: 17 AKTUELLE
LANGARMTRIKOTS MIT
WETTERSCHUTZ FÜR
FRAUEN UND MÄNNER IM
GROSSEN DAUERTEST.**

**WARM
HALTER**



TRAININGS BLOCK

Das Studiendesign: Die 14 Testpersonen, acht Männer und sechs Frauen, absolvierten ein elf- beziehungsweise sieben-tägiges Frühjahrs-Trainingslager. Die Männer verbrachten dabei durchschnittlich 33,5 Stunden auf dem Rad, die Frauen 24,5 Stunden. Jeweils zwei bis fünf Tage vor und nach der An- beziehungsweise Abreise wurden die Teilnehmer an der Universität Québec untersucht: Sie mussten unter anderem je einen Leistungstest absolvieren. Die Männer starteten diesen bei 130 Watt, wobei sich der Widerstand alle fünf Minuten um 30 Watt erhöhte. Das Testprotokoll für die Frauen begann bei 120 Watt und es wurde alle fünf Minuten um 20 Watt gesteigert. Die psychische Verfassung wurde mit der französischen Übersetzung des „Profile of Mood States“-Fragenkataloges erfasst. Dabei werden mit 65 Wörtern und Aussagen die Gefühle und die psychische Verfassung der Testpersonen abgefragt. Die Ergebnisse: Es wurde eine deutliche Steigerung der Leistung an der Laktatschwelle von 4,9 Prozent festgestellt. Alle Teilnehmer konnten ihre Spitzenleistung signifikant erhöhen. Die Fahrökonomie verbesserte sich um 5,2 bei den Männern und um 2,9 Prozent bei den Frauen. Die Auswertung des Fragebogens

zeigte positive Effekte auf die Psyche: mit verringerten Werten für die Kategorien „Spannung und Angst“, „Verwirrung“ und „Müdigkeit“. Daraus folgerten die Forscher, dass die Teilnehmer ihr Training trotz der signifikanten physiologischen Anpassungen nicht „übertrieben“ hatten. Je mehr, desto besser. Diese „Trainingsweisheit“ trifft nicht immer zu, auch nicht auf die optimale Dauer eines Trainingslagers. Die optimale Dauer beträgt ein bis zwei Wochen – wie sich auch in der obigen Studie zeigte. Zu kurze Aufenthalte reichen kaum aus, um starke Anpassungsreize zu setzen, längere Zeiträume können dagegen überfordern. Neben der Dauer ist auch der Aufbau entscheidend. Wie in der normalen Trainingsplanung sollte auf zwei bis vier Belastungstage je ein Ruhetag folgen. Ein klassischer Aufbau für ein einwöchiges Trainingslager: Nach drei Tagen ansteigender Belastung folgt ein Ruhetag, an dem maximal für eine bis eineinhalb Stunden sehr locker gefahren wird. Vor der Heimreise stehen dann zwei umfangreiche Trainingstage an. Der Fokus: Grundlagenausdauer – und gezielte Intervalle. Dabei gilt: Quantität geht vor Qualität. Nicht die einzelne, hochqualitative Einheit steht im Vordergrund, sondern die kontinuierliche Belastung. Gerade

Das Ausdauer-Training ist vor allem eines: langfristig. Um besser zu werden, muss man vorausplanen. Unsere Artikel-Serie kann dabei helfen: Form-Aufbau, Einheiten, Radmarathons & Trainings-Pläne.

Text: Jens Neye, Yannik Achterberg

Fotos: Sportograf, Jürgen Skarwan

Der Wecker klingelt, sieben Uhr morgens – ich blicke aus dem Fenster und sehe: grau. Dunkle Wolken, kein einziger blauer Fleck am Himmel, Nieselregen. Der Boden meines Hotelzimmers ist bedeckt mit: Radschuhen, Socken, Beinlingen, Armlingen, Handschuhen, Energieriegeln, Trinkflaschen und vielem mehr. Ich durchquere das Chaos – auf der Suche nach meiner Regenjacke. Dies ist der Tag. Der Tag des Tannheimer-Tal-Radmarathons. Der Tag der 218 Kilometer und 3500 Höhenmeter über drei Pässe. Der 7. Juli 2019. Heute ist ein Höhepunkt – topografisch und übertragen. Wochen-, nein, monatelang habe ich auf den heutigen Tag hingearbeitet oder, besser: hintrainiert.

Jeder hat andere Ziele. Für manche lauten sie Straßenrennen und Zeitfahren, für andere Radmarathons und für wieder andere die Bestzeit am eigenen Hausberg oder einfach nur „fitter werden“. Egal, wie viel Zeit man in sein Hobby und sein Training investieren will beziehungsweise kann – die Prinzipien, Trainingsprozesse und -effekte sind immer dieselben. Ein Hauptfaktor der Performance auf dem Rad: die Laktat-Schwellenleistung. Jener Leistungsbereich, bei dem der Körper gerade so viel Sauerstoff aufnehmen kann, wie er verbraucht. Funktionell wird dieser oft mit der Leistung gleichgesetzt, die man über maximal eine Stunde fahren kann. Besonders zwei Methoden haben sich als effektiv erwiesen, um diese zu steigern. Die erste ist das Grundlagenausdauertraining, durch das die Stoffwechselprozesse ökonomisiert werden. Die zweite ist das spezifischere Laktatschwellen-Training. Enoksen et al. verglichen die Effekte dieser beiden Methoden im Rahmen ihrer wissenschaftlichen Studie. Eine Gruppe behielt während des Untersuchungszeitraums von zehn



INFORM



PELTON



MATSCH & SCHNEE

Er kam, sah, pflügte durch den Matsch und siegte: Wout van Aert stieg erst spät in die Cyclocross-Saison ein – doch er brauchte keine Eingewöhnungszeit. Die Bilanz seines Winters: zehn Rennen, neun Siege. So gewann er auch das Rennen der Superprestige-Serie in Boom – mit einem Vorsprung von 1:40 Minuten auf den Zweitplatzierten Toon Aerts. Das Foto zeigt die Bedingungen: Regen und Schlamm. Doch: Van Aert war auch auf einem ganz anderen Untergrund unschlagbar. Er gewann das Weltcup-Rennen von Val di Sole, auf 1260 Metern Höhe, mit einem Vorsprung von rund 50 Sekunden. Die Strecke war diesmal nicht braunfarben, sondern pur weiß. Der Untergrund: Schnee. Das Rennen sollte eine Generalprobe für zukünftige Cross-Events auf Schnee sein – und eine PR-Maßnahme, um eines Tages die Aufnahme des Cross-Sports in das Programm der Olympischen Winterspiele zu ermöglichen.

Foto: Cor Vos





TRAK

STEINHAUSER

Text: Christina Kapp, David Binnig
Fotos: Cor Vos

Er ist ein Beispiel für ein Naturtalent. Er hat alles in die Wiege gelegt bekommen. Das Besondere an ihm ist: Er hat mit vergleichsweise wenig Training sehr viel erreicht – und er ist noch lange nicht ausgereizt“, sagt sein früherer Trainer Peter Leo über ihn. Sein Vater war einst Radprofi. Sein Onkel heißt: Jan Ullrich. Sein neuer Teammanager Jonathan Vaughters nennt ihn den „aktuell wahrscheinlich talentiertesten U23-Fahrer der Welt“. Sein Name: Georg Steinhauser. Im Oktober wurde er 20 Jahre alt. Im Vorjahr fuhr er für das Team Tirol-KTM – und wurde Gesamtzweiter der Tour of Bulgaria, Neunter der Tour de l'Ain, Etappenzweiter der Tour de l'Avenir, Dritter des Il Piccolo Lombardia – und gewann eine schwere Etappe des Giro d'Aosta Mont Blanc. Und das als „Halbtags-Athlet“: Er absolviert aktuell noch bis Ende 2022 eine Ausbildung zum Metallbauer.

„Ich arbeite jeden Tag von sieben bis 12.30 Uhr. Danach setze ich mich dann aufs Rad“, sagt er. „Über Dinge wie Ernährung habe ich mir noch nie Gedanken gemacht.“ Somit spricht sehr viel dafür, dass er sich noch deutlich steigern kann. Vor der neuen Saison wechselte er nun zum Team EF Education-Nippo in die World Tour – und wird dort auf ein weiteres deutsches Top-Talent treffen: Jonas Rutsch. Der inzwischen 24-Jährige aus Erbach im Odenwald ist dort seit 2020 unter Vertrag. Er ist mit seiner Größe von 1,97 Metern und seinem Gewicht von 82 Kilogramm ein Rouleur und Allrounder. In der Saison 2021 zeigte er, zu was er bei schweren Rennen fähig ist – bei der „Königin“ der Klassiker, in „der Hölle des Nordens“: auf den Kopfsteinpflasterpassagen von Paris-Roubaix. Er wurde Elfter. Jonas Rutsch wurde in dem deutschen Continental-Team Lotto-Kern Haus ausgebildet. Von dort schaffte vor dieser Saison nun ein weiterer junger deutscher Fahrer den Sprung in die World Tour: Kim Heiduk. Der 21-jährige Deutsche Meister der U23-Kategorie wechselte zum Top-Team Ineos Grenadiers. Das deutsche Team Bora-Hansgrohe hat vor der neuen Saison einen enormen Umbruch vollzogen. Zu den elf neuen Fahrern zählen zwei deutsche Profis: Jonas Koch wechselte vom Team Intermarché-Wanty nach Raubling – Luis-

NEUPROFIS, FAHRER- &
MACHTWECHSEL: EINE ANALYSE DER
WORLD TOUR. TEAMS & TAKTIKEN -
STÄRKEN & SCHWÄCHEN

ALL ROUN DER

**Vom Sprinter zum Zeitfahrer
und Klassikerspezialisten:
Max Walscheids Entwicklung
ist noch nicht abgeschlossen.**

Text: Christina Kapp **Fotos:** Cor Vos

5 5 km/h. Sie sind noch zu zweit – und am Anschlag, 200 Meter vor dem Ziel dieses WM-Zeitfahrens der Mixed-Staffel. Der größere Fahrer setzt sich an die Spitze und beschleunigt. Ein letztes Mal. Sie überqueren die Ziellinie. In diesem Moment sprinten die drei deutschen Fahrerinnen von der Startrampe. Ihre Strecke: 22 Kilometer. Ihre Fahrzeit: 26:11 Minuten. Ihr Ergebnis: Gold. Team Deutschland ist Weltmeister. Einer der sechs Gewinner: Tony Martin. Es ist sein achter WM-Titel – in seinem letzten Rennen als Radprofi. Dieses Ergebnis steht auch sinnbildlich für die Top-Saison jenes Fahrers, der als erster die Ziellinie überquerte: Maximilian Walscheid. Der 28-jährige Wahl-Heidelberger hat eine enorme Wandlung hinter sich: Er hat sich von einem reinen Sprinter zu einem Zeitfahr- und Klassikerspezialisten entwickelt.



6

DESTINATIONEN



TRAININGS LAGER

Das Frühjahr ist die Zeit der Trainingslager. Was es dafür braucht: Sonne, Ruhe, Natur, Berge, Wärme – und Traumstrecken: Destinationen, Top-Touren, Tipps & mehr.