

RennRad

20 TRIKOTS, LAUFRÄDER & CO.

**GUT &
GÜNSTIG**

AB 15 EURO GETESTET

REKORDFAHRT: UM DIE ERDE

Extrem: In 152 Tagen alleine durch 19 Länder – der Report

15 Modelle von Abus, Lazer & Co. getestet

TEST: LEICHTE RADHELME

Vergleich: 15 Helme ab 120 € und 230 Gramm im Vergleich

TRAUMZIEL: COTE D'AZUR

Berge und Sonne: Touren in den Seealpen – Top-Routen & Tipps

ERNÄHRUNG: ABNEHMEN

Essen & Leistung: die Risiken für Athleten – Gewicht & Power

DAUERTEST: PREIS-LEISTUNG

Fazit: 17 Produkte über Monate getestet – Trikots, Jacken & Co.



RÄDER UM 2000 €

RADTEST: NEUN RENN RÄDER VON CANYON, FUJI, ROSE, BULLS, STEVENS & CO.



4 196209 206803 03



TRÄUME & ZIELE: TOUREN, TRAINING, RÄDER

Jeder hat Grenzen – und jeder kann sie verschieben. Jeder hat Träume und Ziele – und jeder kann sie sich erfüllen beziehungsweise sie erreichen. Zumindest einige davon: ein Traum, ein Ziel nach dem anderen. Dieses Magazin soll dafür Inspiration bieten. Sowohl was die potenziellen Ziele als auch was den Weg dorthin angeht. Wir haben dafür einige der schönsten und besondersten Rad-Strecken und -Events der Welt ausgesucht und stellen sie auf den folgenden Seiten vor. Wir liefern Antworten auf viele der großen Fragen. Die Daten der längsten und „härtesten“ der vorgestellten Traumstrecken, des Tour-des-Stations-Ultrafondo in der Schweiz: 242 Kilometer, elf Pässe, 8848 Höhenmeter. Einen Traum hat sich auch die Protagonistin einer Reportage dieser Ausgabe erfüllt. Einen extrem großen. Er umfasste: die ganze Erde – und einen Weltrekord. Sie wuchs in einer Sekte auf, war eine Nicht-Sportlerin, erlebte mehrere Tragödien – dann brach sie auf, einfach so, mit dem Rad: zu einer Reise um die Erde. Und zu einer Extrem-Radtour. Juliana Buhrings Lebensgeschichte klingt, als hätte sie

jemand aus mehreren Drehbüchern zusammengeschrieben. Doch sie ist: die Realität. Die Daten ihrer „Rad-Reise“: 29.000 Kilometer, 19 Länder, einmal um den Planeten, allein, in 152 Tagen. Ihre ganze Geschichte lesen Sie auf den folgenden Seiten. Unser großer Radtest dreht sich diesmal um preis-leistungsstarke Modelle: Dafür haben wir neun Rennräder ab 1199 Euro ausführlich getestet. Im Fokus unseres zweiten großen Vergleichstests sind diesmal: leichte Radhelme. Wir haben 15 Modelle ab 223 Gramm beziehungsweise 120 Euro getestet. Zudem bieten wir einen Überblick über den Zusammenhang zwischen Ernährung und Leistung sowie über typische Fehler und Risiken – aber auch Möglichkeiten und Tipps, um diese künftig zu vermeiden.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

8,49
KILOGRAMM

wiegt das Canyon Endurace CF 8, das leichteste Rad des aktuellen Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der **Seite 44**.

ZAHL
DES
MONATS 2

111
PÄSSE

in Deutschland, Österreich und der Schweiz umfasste unsere Passjagd. Top-Anstiege, Touren und mehr finden Sie ab der **Seite 30**.

16



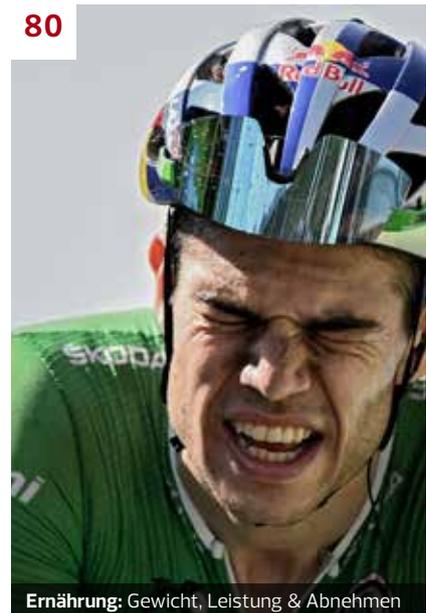
Einmal um den Planeten: 29.000 Kilometer mit dem Rennrad um die Welt – in 152 Tagen. Rekord & Reportage

30



RennRad-Passjagd: Anstiege & Touren in Deutschland, Österreich und der Schweiz

80



Ernährung: Gewicht, Leistung & Abnehmen

44



Radtest: Neun Rennräder um 2000 Euro im Test – gut und günstig?

Titelbild: Chiara Radeschi
Ort: Gaviapass



INHALT

AUSGABE 3 | 2023



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Dopingfälle bei Profis, Amateuren und Hobby-Athleten. Eine Bilanz

Rekordfahrt um die Welt: 29.000 Kilometer 16

Juliana Buhring fuhr per Rennrad um die Erde – und zu einem Weltrekord. Einblicke, Hintergründe & Porträt

Berge-Spezial: Pässe, Anstiege & Top-Touren 30

Ein Pässe-Sammler im Porträt: seine Motivation und Geheimtipps. Plus: Pässe und Tourentipps

Porträt: Als Ärztin in den Profi-Radsport 36

Tanja Erath war fünf Jahre parallel Ärztin und Radprofi. 2021 stürzte sie schwer – und arbeitete sich zurück

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Reifen, Bekleidung, Räder & mehr 40

Reifen von Schwalbe, Ridelys neues Allroad-Bike Grifn, Shimanos neuer Gravelschuh RX-8 und vieles mehr

Radtest-Spezial: die Preis-Leistungs-Klasse 44

Gut & günstig: Neun Rennräder um 2000 Euro im Test. Mit Modellen von Canyon, Rose, Fuji & mehr

Dauertest: Bekleidung, Schuhe & mehr 56

Bekleidung von Decathlon und Ekoi, Laufräder von Leeze & vieles mehr im großen Preis-Leistungs-Test

Helm-Test: Leichte Modelle ab 120 Euro 68

Schutz, Belüftung, Gewicht & Komfort: 15 Modelle im Vergleich. Mit Helmen von Abus, Lazer & mehr

Impressum Seite 117

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 78

Studie: Bewegung verbessert die Arbeitsleistung. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Ernährung: Gewicht, Leistung & Abnehmen 80

Relativer Energiemangel im Sport. Einblicke und Studien. Plus: Tipps für ein gesundes Abnehmen

Analyse: Top-Talente – der Weg zum Profi 90

Herzog, Lipowitz, Grégoire & Co.: Top-Talente der nächsten Generation. Leistungswerte und Rennen

Radmarathon-Training: Saisonplanung & Ziele 100

Trainingstipps und -pläne für den Saisonstart. Trainingspläne des Granfondo-Weltmeisters

PELOTON

Saisonstart: Teams & Machtverhältnisse 106

Transfers, Leistungen und Top-Teams: Einblicke und Analysen zu den WorldTour-Teams 2023

Deutschlands Top-Talente: Einblicke 112

Training, Talent, Leistungsdaten und Ergebnisse. Die Fahrer und ihre Entwicklung – ein Überblick

REISE

Eifel & Ardennen: Graveln rund um Aachen 118

Top-Touren: Drei Länder und ein Rad-Festival. Die Region rund um Aachen im Porträt

Berge & Meer: Touren an der Côte d'Azur 124

Ruhe, Pässe und Sonne in der Region Menton, Nizza und der Côte d'Azur. Tipps & Top-Strecken

Sie wuchs in einer Sekte auf, war eine Nicht-Sportlerin, erlebte mehrere Tragödien – dann brach sie auf, einfach so, mit dem Rad: zu einer Reise um die Erde. Und zu einem Weltrekord. Juliana Buhrings Leben klingt, als hätte es jemand aus mehreren Drehbüchern zusammengeschnitten. Doch es ist: die Realität. Ein Abenteuer. Ein Porträt.

WELT ERFAH REN





JULIANA
BUHRING

RUHE, NATUR, HÖHENMETER, NEUES – LANGE ANSTIEGE, HÜGEL UND PÄSSE. DARUM GING ES BEI DER RENN RAD-PASSJAGD. ÜBER DIE FASZINATION, BERGAUF ZU FAHREN.

Text: Frederik Böna

Fotos: Hermino Katzenstein, Ernst Lorenzi, Kurt Böckle, Jürgen Amann, quældich.de

PÄSSE

28 Prozent Steigung. Schweiß tropft auf seinen Radcomputer. Die Herzfrequenz: 175. Noch 500 Meter. Fünf Minuten später ist er oben – auf 1407 Metern über dem Meeresspiegel. Er blickt hinunter ins Tal. Über das Berner Oberland. 50 Minuten zuvor ist er in Reichenbach im schweizerischen Kandertal gestartet. Sein Ziel: die Griesalp. Die Daten des Anstiegs: 14 Kilometer, 700 Höhenmeter, fünf Prozent Durchschnittssteigung. Der Steigungsgrad der letzten zwei Kilometer: 16 Prozent. Die maximale Steigung: 28 Prozent. Der Anstieg auf die Griesalp ist die steilste Postauto-Straße der Schweiz – und einer von vielen harten Rennrad-Anstiegen des Landes. Für uns von RennRad ist er einer von 111 Top-Anstiegen in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Deshalb stand er auf unserer Liste – der Liste zur „RennRad-Passjagd powered by quældich.de“. Zusammen mit den Radreise- und Passspezialisten erstellten wir eine Challenge für die gesamte Radsaison 2022. Die Regeln waren extrem einfach: hinfahren, hochfahren, eintragen, fertig. Die Griesalp ist sein 26. Pass. Weitere 38 folgen. Damit beendet er die „RennRad-Passjagd powered by quældich.de“ mit insgesamt 64 real befahrenen Pässen auf Rang zwei. Gerne wäre er noch mehr Anstiege der Passjagd gefahren. Vor allem auf den Aschberg bei Eckernförde und auf ein paar österreichische Alpenpässe wollte er noch. Doch im Frühsommer erkrankt er an Covid-19. Er hat einen milden Verlauf. Doch als er wieder aufs Rad steigt, fühlt er sich

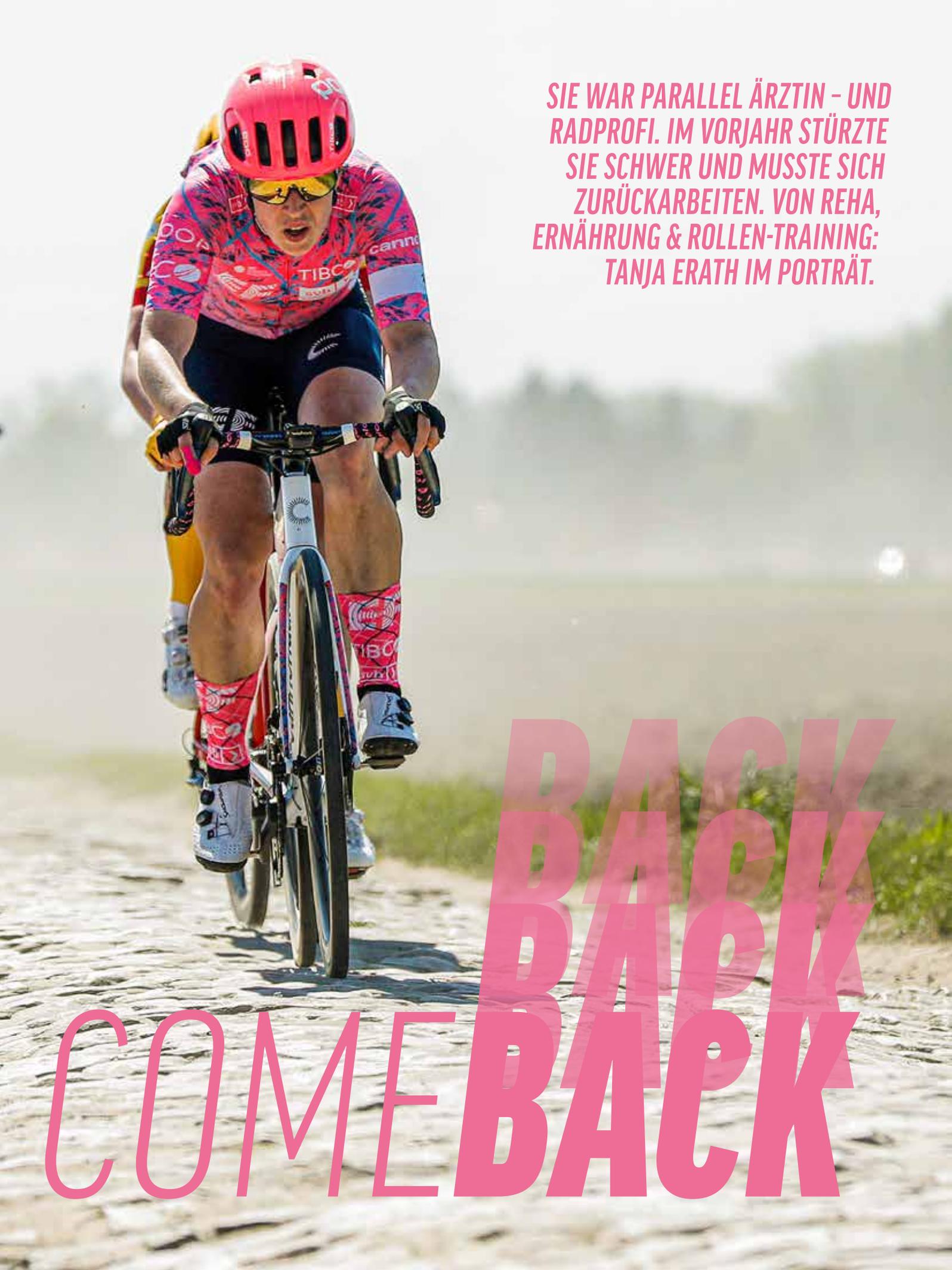
nicht gut. Die Herzfrequenz ist viel zu hoch. Schon nach wenigen Kilometern ist er erschöpft. Er braucht ein paar Wochen, bis er wieder bergauf fahren kann. Als er sich wieder gut fühlt, stürzt er nur vier Wochen später schwer. Er bricht sich den Unterarm – und muss erneut wochenlang pausieren. Erst Ende Oktober kann er wieder draußen fahren. Einige der hohen Pässe in den Alpen sind zu dieser Zeit bereits nicht mehr befahrbar. Doch er nutzt den milden Herbst – und „sammelt“ noch einige Berge in den deutschen Mittelgebirgen. Sein Name: Hermino Katzenstein. Er ist 54 Jahre alt, hat einst Physik studiert und ist seit 2016 Landtagsabgeordneter für die Grünen in Baden-Württemberg. Davor hatte er im Rechenzentrum der Universität Heidelberg gearbeitet – zuletzt als Personalratsvorsitzender der Universität. Seit gut 30 Jahren fährt er Rennrad – jedes Jahr durchschnittlich 6000 bis 8000 Kilometer. Auch an Radmarathons wie dem Öztaler, dem Engadiner oder dem Schwarzwald Ultra nimmt er immer wieder teil. Seine Bestzeit beim Öztaler Radmarathon: 10:52 Stunden im Jahr 2013 – bei Eisregen auf dem Kühtai. Als Politiker setzt er sich sehr stark für eine Verkehrswende ein. Im Landtag von Baden-Württemberg ist er Mitglied des Verkehrsausschusses und innerhalb der Fraktion der Grünen ist er Sprecher für Rad- und Fußverkehr. Seit dem Jahr 2019 ist er zudem im Radverkehrsverband ADFC Vorsitzender der Bundeshauptversammlung. Seine Schwerpunkte dabei sind: Klimaschutz und nachhaltige Mobilität.



Odenwald & Schwarzwald

„Ich habe aus ökologischen Gründen kein eigenes Auto und mache im Alltag fast alles zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV. Aber dadurch, dass es bei der Passjagd nur um Anstiege in Deutschland, Österreich und der Schweiz ging, konnte ich immer mit dem Zug zu den Anstiegen fahren. Ich habe den Vorteil, dass ich in Neckargemünd am Rande des Odenwalds lebe. Hier habe ich eine gute Zuganbindung und viele Anstiege quasi direkt vor der eigenen Haustür oder zumindest keine lange Anreise.“ Der Odenwald ist ein Mittelgebirge, das zentral mitten in Deutschland im Städtedreieck Darmstadt, Heidelberg und Würzburg liegt. Besonders markant hebt sich der Odenwald im Westen von der Oberrheinischen Tiefebene ab. Flache Rennrad-Touren sind hier kaum möglich. Auch der Pfälzer Wald und der Schwarzwald sind nicht weit weg. Gerade Anstiege im Schwarzwald waren bei den Teilnehmern der Passjagd sehr beliebt. Mit 122 Auffahrten liegt der Schauinsland auf Rang zwei. Er ist der Hausberg von Freiburg. Jedes Jahr im Juli findet hier mit dem Schauinslandkönig ein Bergzeitfahren statt. Seine Daten, von Freiburg aus: 11,21 Kilometer, 735 Höhenmeter. Die durchschnittliche Steigung: 6,6 Prozent. 2022 endete auf der Passhöhe die dritte Etappe der Deutschland Tour. Der belgische Radprofi Sylvain Moniquet stellte hier laut Strava eine neue Bestzeit auf: 27:30 Minuten benötigte er für den Anstieg. Die Durchschnittsgeschwindigkeit: 24,5 km/h. Seine

durchschnittliche Leistung: 332 Watt. Ein weiterer beliebter Pass im Schwarzwald ist: der Kandel. Er gilt als das „L'Alpe d'Huez des Schwarzwalds“. Seine Daten, von Waldkirch aus: 11,8 Kilometer, 970 Höhenmeter, 8,2 Prozent Durchschnitts-, 18 Prozent Maximalsteigung. In der Passjagd-Rangliste liegt er mit 89 Auffahrten auf Rang sieben. Doch der am häufigsten befahrene Pass liegt in den Alpen: der Kühtaisattel. Mit 2017 Metern Höhe ist er einer der wenigen Alpen-Pässe über 2000 Meter, die in der Regel ganzjährig geöffnet sind. Beim Ötztaler Radmarathon ist er der erste von insgesamt vier Pässen. 17,6 Kilometer und 1237 Höhenmeter bergauf müssen die Teilnehmer hier bewältigen. Die durchschnittliche Steigung: sieben Prozent. Die maximale Steigung: 16 Prozent. Insgesamt wurde der Kühtaisattel im Rahmen der Passjagd 125-mal befahren. Mit 117 Auffahrten auf Platz drei: der Große Feldberg. Er ist rund 20 Kilometer von Frankfurt am Main entfernt und mit 880 Metern Höhe die höchste Erhebung des Taunus. Bekannt ist vor allem die Südostauffahrt von Hohemark: Von hier aus führt jedes Jahr am 1. Mai eines der wichtigsten deutschen Eintagesrennen mehrmals über den Großen Feldberg – Eschborn–Frankfurt. Die Daten: 11,5 Kilometer, 580 Höhenmeter. Die durchschnittliche Steigung: fünf Prozent. Auf Platz sechs der Passjagd liegt mit 90 Auffahrten der Riedbergpass im Allgäu. Er ist mit 1420 Metern Höhe Deutschlands höchstgelegene Passstraße – und mit Steigungsgraden

A female cyclist is shown in a dynamic, forward-leaning position on a road bike, riding on a cobblestone surface. She is wearing a bright pink and blue patterned cycling jersey with 'TIBCO' and 'cannondale' logos, black shorts, a pink helmet, and yellow-tinted sunglasses. The background is a blurred outdoor setting with greenery and a bright sky. The overall tone is energetic and focused.

**SIE WAR PARALLEL ÄRZTIN - UND
RADPROFI. IM VORJAHR STÜRZTE
SIE SCHWER UND MUSSTE SICH
ZURÜCKARBEITEN. VON REHA,
ERNÄHRUNG & ROLLEN-TRAINING:
TANJA ERATH IM PORTRÄT.**

**BACK
BACK
BACK
COMEBACK**

PREIS LEISTUNG

Text: David Binnig, Frederik Böna, Jan Zesewitz

Fotos: Tino Pohlmann, Gideon Heede

Sechs der neun Testräder dieser Preisklasse basieren auf Aluminium-Rahmen. Im Vorjahr betrug die Carbon-vs-Alurahmen-Quote innerhalb des RennRad-Tests dieser Preisrange sieben zu drei. Das Verhältnis zwischen Felgen- beziehungsweise Scheibenbremsen-Modellen liegt in dieser Saison bei eins zu acht. Bei der Brems-Performance liegen hydraulische Discsysteme vor der Felgenbrems-Konkurrenz. Doch bei den Parametern Gewicht und Wartungsaufwand liegen sie hinten. Zudem gilt gerade in dieser Preisklasse oftmals: Irgendwo wird gespart – am Rahmen oder an der Ausstattung. Irgendwo machen die Hersteller Kompromisse. An sechs der acht mit Disc-Bremsen ausgestatteten Test-Räder sind vollhydraulische Systeme verbaut – an zweien „nur“ mechanische. Bei der Dosierbarkeit und der Gesamt-Performance liegen in der Regel die Hydraulik-Modelle klar vorne. Das Rose Pro SL ist das einzige Testrad, das mit Felgenbremsen ausgestattet ist. Es zählt mit seinem Gesamtgewicht von 8,8 Kilogramm zu den leichtesten Modellen dieses Testfeldes. Das schwerste getestete Rad, das

Radon R1 Tiagra, wiegt in der Rahmengröße 56 10,26 Kilogramm – das leichteste, das Canyon Endurace CF 8, bringt 8,49 Kilogramm auf die Waage. Beide sind langstrecken- und komfortorientierte Modelle. Die Ausrichtung des Canyon ist jedoch insgesamt etwas agiler und ausgewogener. Die Hauptunterschiede: das Rahmenmaterial – Aluminium beim Radon, Carbon beim Canyon – und der Preis. Das Endurace kostet doppelt so viel wie das R1. Das Modell des Koblenzer Herstellers bietet dafür eine in dieser Kategorie hochwertige Ultegra-Ausstattung, das Radon „nur“ eine Shimano-Tiagra-Gruppe mit mechanischen Scheibenbremsen.

Aluminium vs. Carbon

Dies spiegelt sich auch im Preis wider: Das R1 kostet 1199 Euro – und ist damit das günstigste Rad des Tests. Die generelle Ausrichtung eines Rades wird oft auch anhand eines weiteren wichtigen Indikators deutlich: der Breite der verbauten Reifen und der maximalen Reifenfreiheit des Rahmens beziehungsweise der Gabel. Sieben der neun Testmodelle rollen auf mindestens 28 Milli-



WAS BIETEN RENNÄDER UM 2000 EURO? NEUN MODELLE DER PREIS-LEISTUNGS-KLASSE IM GROSSEN VERGLEICHSTEST.

DAS LEICHTESTE RAD

Canyon Endurace CF 8
8,49 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD

Radon R1 Disc Tiagra
10,26 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE RAD

Radon R1 Tiagra
1199 Euro

meter breiten Pneu. Diese können die Vielseitigkeit erhöhen. Darauf ist etwa auch das Liv Avail AR 1 vorrangig ausgelegt. Seine Stärken liegen klar in den Kategorien „Fahrkomfort“ und „Robustheit“. Es basiert, wie die meisten Testräder, auf einem Rahmen aus Aluminium. Das Material weist natürlich ein in der Regel etwas schlechteres Steifigkeits-Gewichts-Verhältnis auf als Carbon. Doch der Werkstoff Alu bietet auch einige Vorteile, so etwa: Robustheit, Dauerhaltbarkeit und ein potenziell geringerer Preis. Dies hat zur Folge, dass in der günstigeren Preis-Leistungs-Klasse an Alu-Rahmen-Modellen oftmals qualitativ hochwertigere – und damit auch oftmals leichtere – Komponenten verbaut werden als an vergleichbaren Carbon-Rennrädern. Das wohl sportivste und am klarsten auf den Race-Einsatz ausgelegte Testmodell ist das Stevens Izoard Disc. Es basiert auf einem sehr hochwertigen und steifen Carbon-Rahmen – und wiegt in der Testgröße 56 vergleichsweise geringe 8,74 Kilogramm. Von agil und sportiv bis komfortorientiert und vielseitig: In diesem großen Vergleichstest der „Preis-Leistungs-Klasse“ wird wohl fast jeder fündig. //

LEICHTER SCHUTZ

SCHUTZ UND GEWICHT: 15 LEICHTE RADHELME ZWISCHEN 120 UND 330 EURO IM GROSSEN VERGLEICHSTEST.

Text: Günther Proske **Fotos:** Gideon Heede, Jake Stangel, Uvex

Ein Helm muss schützen. Das ist seine mit Abstand wichtigste Aufgabe. Dennoch weisen Rennrad-Helme große Unterschiede auf: hinsichtlich des Preises, des Gewichts, der Belüftung und der Aerodynamik-Eigenschaften. Für diesen Vergleichstest testeten wir 15 Helme aller Preisklassen mit einer wichtigen Gemeinsamkeit: Fast alle wiegen weniger als 300 Gramm. Bis zu diesem Limit ist es den Herstellern in allen Preisklassen möglich, sowohl die Sicherheit als auch Belüftungs- und Aerodynamik-Features einzubauen. Dennoch lässt sich nicht pauschal sagen: „Leichter ist besser.“ Die wichtigsten weiteren Test-Kategorien: Belüftung, Verschluss und Verstellsystem, Passform, Aerodynamik, Preis-Leistung, Zusatz-Funktionen und mehr.

Preis & Leistung

Ein bemerkenswertes Detail in dieser Kategorie: Während bei vielen Komponenten und Ausrüstungsgegenständen das Gewicht fast in einer umgekehrten Proportionalität zum Preis zu stehen scheint, ist das bei Helmen nicht der Fall. Top- und Mittelklasse-Helm-Modelle unterscheiden sich hier kaum. „Je leichter, desto teurer“ – dies gilt für Helme nicht unbedingt. Unser Test zeigt, dass günstigere Helme sogar oftmals leichter sind als teurere. In diesem Testfeld ist der Abus Powerdome mit 223

Gramm in der Größe M der leichteste Helm – und mit 120 Euro auch der günstigste. Die Gründe für höhere Gewichte sind häufig: ein aufwendigeres Design sowie eine andere Sicherheitsarchitektur eines Helms. Auch die größeren Oberflächen aerodynamischer Helm-Designs sorgen oft für ein höheres Gewicht der Top-Modelle. Ebenso können interne Verstärkungsstreben sowie eine In-Moldingback-Verbindung der Schichten Zusatzgewicht bringen. Ein Beispiel ist der Prevail 3 von Specialized: Kein Helm ist besser belüftet und kaum ein Hersteller legt so viel Wert auf Sicherheit inklusive eines Sturz-Sensors. Das Gewicht des mit 330 Euro teuersten Helms im Testfeld: 280 Gramm in der Größe M. Die günstigeren Modelle bieten in den meisten Fällen sehr viel für ihren Preis. Einige Top-Modelle erscheinen hingegen etwas „teuer“. Angesichts der überzeugenden Testergebnisse in den einzelnen Kategorien „bezahlt“ man die Ersparnis bei den Mittelklasse-Modellen nur selten mit größeren Performance-Einbußen. Der Parameter „Sicherheit“: Nach europäischem Recht sind zwei Bezeichnungen an der Innenseite des Helms entscheidend. Mit der CE-Kennzeichnung verspricht der Hersteller lediglich, dass der Helm die Anforderungen aller für die Produktkategorie gültigen EG-Richtlinien erfüllt. Das eigentliche Qualitätssiegel ist die Europeanorm EN1078. Sie legt die Anforderungen

ERNÄHRUNG

ENERGIE



HAUSHALT



Ernährung und Leistung – von Kalorien und Risiken. Das Problem RED-S: Relativer Energiemangel im Sport – wenn dem Körper die Energie fehlt. Wissenschaftliche Einblicke & gesundes Abnehmen für Athleten.

Text: Judith Haudum **Fotos:** Cor Vos, Unsplash

Für den Sieg bei der Tour de France, beim Ötztaler oder beim Rhön Radmarathon ist keine absolute Zahl mitentscheidend, sondern eine relative: der Watt-pro-Kilogramm-Wert. Anders gesagt: Die Leistung in der Relation zum Körpergewicht. Dies ist eine der Besonderheiten des Straßen-Radsports: die je nach der Strecke teils sehr große Bedeutung des eigenen Körpergewichts. Leistung, Ernährung, Kalorien, Energie – all dies hängt miteinander zusammen. Im Positiven wie im Negativen. Wenn die Leistung nicht mehr stimmt, die Erholung lange dauert, die Verdauung verrückt spielt, die Laune schlecht ist, das Gewicht stagniert, dann kann das auf eines hindeuten: RED-S – „Relativen Energiemangel im Sport“. Wegen der enormen Bedeutung des Faktors „Körpergewicht“ wird der Radsport von Wissenschaftlern zu den Risikosportarten für die Entstehung von Essstörungen oder einem gestörten Essverhalten gezählt. Und tatsächlich berichteten Riebl und seine US-amerikanischen Kollegen bereits im Jahr 2007 in einer Studie von einer erhöhten Häufigkeit von Essstörungen unter Radsportlern. Sie befragten dazu eine Gruppe männlicher Sportler. Dabei zeigte sich, dass Radsportler im Vergleich zu weniger sportlichen Männern häufiger an Essstörungen litten. Zudem wussten viele der Befragten nicht, wie man ein ungesundes Essverhalten erkennt.



GENERATIONS WECHSEL

LENNY MARTINEZ

THIBAUT NYS

LENNERT VAN EETVELT

PER STRAND HAGENES

**WIE WIRD MAN RADPROFI – DER LANGE WEG
ZUR SPITZE & DIE TOP-TALENTE DER NÄCHSTEN
GENERATION: RENNEN UND LEISTUNG.**

ROMAIN GRÉGOIRE

JAN CHRISTEN

LEO HAYTER

MACHT WECHSEL

**WENIGE TOP-TEAMS SETZEN SICH VON DEN ANDEREN AB – ODER?
TRANSFERS, LEISTUNGEN UND MACHTVERHÄLTNISSE:
EIN AUSBLICK AUF DIE SAISON 2023.**

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

20 Kilometer vor dem Ziel tritt er an – und ist alleine. Alleine an der Spitze des vielleicht berühmtesten und wichtigsten Radrennens des Jahres: Er fährt allein durch „die Hölle des Nordens“. 235 Kilometer liegen schon hinter ihm. Doch es ist nicht die Distanz, die dieses Rennen definiert, sondern der Untergrund: die „Cobbles“ – 55 Kilometer Kopfsteinpflaster, wie man es hierzulande nicht findet: so grob, dass man kaum lenken kann. So zerklüftet, dass man hin- und hergeschleudert wird. Es sei denn: Man fährt extrem schnell. Über die Pave-Abschnitte bedeutet Geschwindigkeit auch: Sicherheit und „Komfort“ – wobei dieses Wort hier eigentlich völlig unangebracht ist. Der Fahrer an der Spitze ist: Dylan van Baarle. Der Niederländer galt bislang als Top-Ten-Klassiker-Fahrer und tempofester Helfer. Doch dieser Tag ändert alles. Er erreicht das Ziel mit 1:47 Minuten Vorsprung auf den Zweitplatzierten, einen der Top-Favoriten bei diesem Rennen, seinen neuen Teamkollegen ab 2023: Wout van Aert, Jumbo-Visma.

Die Top-Teams Ineos Grenadiers und Jumbo-Visma bestimmen die WorldTour. Es sind die Teams mit den höchsten Budgets, mit den stärksten Fahrern und mit den auch in der Breite bestaufgestellten Mannschaften. Ineos Grenadiers gewann von 2011 bis 2021 elf Grand Tours und allein siebenmal die Tour de France. In der vergangenen Saison ging das „Über-Team“ der vergangenen Dekade leer aus. Richard Carapaz scheiterte beim Giro d'Italia knapp an Jai

Hindley, Bora-Hansgrohe. Geraint Thomas war bei der Tour de France chancenlos gegen Jonas Vingegaard und Tadej Pogačar. Bei der Vuelta überzeugte Carapaz mit drei Etappensiegen aus Fluchtgruppen – nicht jedoch in der Gesamtwertung. Der beste Fahrer des Teams war ein 21-Jähriger: der Spanier Carlos Rodríguez, als Siebter. Der Erfolg von Dylan van Baarle bei Paris-Roubaix, aber auch sein späterer Wechsel zum niederländischen Team Jumbo-Visma zeigen zwei Neuausrichtungen: jene innerhalb des einstigen Top-Teams und jene eines Machtwechsels in der WorldTour.

Neuausrichtung & Top-Talente

39 Siege erreichte die britische Equipe Ineos Grenadiers 2022. Die größten Erfolge: der Sieg bei Paris-Roubaix durch Dylan van Baarle und jener beim Amstel Gold Race durch Michał Kwiatkowski. Nimmt man den Erfolg des damals 19-jährigen Magnus Sheffield beim Pfeil von Brabant hinzu, zeigt sich: Ineos Grenadiers war eine der stärksten Klassiker-Mannschaften des vergangenen Jahres. Die Ausrichtung des Teams veränderte sich. Die Ineos-Fahrer traten oft geschlossen und taktisch aggressiv auf – und belohnten sich dafür. Die „Sky-Züge“ von früher sah man dafür bei den Bergetappen der großen Rundfahrten nur selten. Ineos hatte mit dieser Neuausrichtung Erfolg – aber möglicherweise auch keine Wahl. Dies ist die zweite Seite jener „Neuausrichtung“:



TRANSFERS
SAISON 2023

Andere Teams sind bei den Rundfahrten an den Briten vorbeigezogen – vor allem eines: Jumbo-Visma. Dem niederländischen Team gelang es im vergangenen Jahr nach mehreren erfolglosen Versuchen, die Tour de France zu gewinnen. Der Sieg Jonas Vingegaards entstand aus der Dominanz der Equipe – und seinen hervorragenden Einzelfahrern: Jonas Vingegaard ließ sich zu keinem Zeitpunkt von dem Top-Favoriten Tadej Pogačar abschütteln. Eines der bleibenden Bilder der Tour sind seine Wechselangriffe auf den Slowenen gemeinsam mit Primož Roglič am Col du Galibier. Wout van Aert gewann nicht nur drei Etappen und das Grüne Trikot, sondern war auch in den Pyrenäen der wichtigste Helfer Vingegaards. Mit der Tour de France unterstrich Jumbo-Visma den Anspruch als Nummer eins der WorldTour – vor Ineos Grenadiers, und vor überragenden Top-Fahrern wie Tadej Pogačar und seinem UAE-Emirates-Team. Die Transfers der Equipe sprechen für ein Fortbestehen dieses „Macht-Anspruchs“. Dylan van Baarle hat gezeigt, dass er einer der besten Klassikerfahrer der Welt sein kann – und einer der stärksten Helfer bei einer Grand Tour. Wilco Keldermann kommt von Bora-Hansgrohe. Er war bereits sechsmal unter den Top Ten bei dreiwöchigen Landesrundfahrten, 2020 war er Dritter beim Giro. Er wird wohl in die Rolle eines Edelhelfers für Jonas Vingegaard und Primož Roglič schlüpfen. Letzterer ist das einzige große Fragezeichen in diesem

Team. Die Tour und die Vuelta musste er je nach einem Sturz beenden. Seine Schulterprobleme behindern wohl auch seinen Saisonstart. „Ich traue Primož immer noch Etappensiege, ein Bergtrikot oder Top-Fünf-Plätze bei Giro, Tour und Vuelta zu – ein Siegfahrer ist er bei den großen Rundfahrten aber nicht mehr“, sagte Jens Voigt bereits vor der Vuelta. Primož Roglič ist 33 Jahre alt – und sein Nachfolger befindet sich schon im gleichen Team. Die Neuzugänge sprechen dafür, dass die Mannschaft wieder bei allen Rennen eine Rolle spielen möchte – bei den Klassikern mit Van Aert, Van Baarle, Tiesj Benoot und einer Reihe starker Helfer. In den Bergen bei den großen Rundfahrten mit Vingegaard, Roglič, Sepp Kuss, Kelderman, Kruijswijk und Co. Nennenswerte Abgänge des Teams sind Tom Dumoulin, der seine Karriere beendete, Mike Teunissen, Chris Harper, David Dekker und Pascal Eenkhoorn. Auf dem Papier ist das Team mit Kelderman, dem Ungarn Attila Valter, Jan Tratnik und dem 21-jährigen Briten Thomas Gloag noch stärker geworden. Letzterer ist eigentlich ein typischer Transfer des Ineos-Teams. Die Equipe bildet seit einigen Jahren die besten britischen und viele internationale Talente zu Top-Fahrern aus. Tom Pidcock, Carlos Rodríguez und Magnus Sheffield sind die bisher herausragenden Beispiele. Auch Ben Turner, Ben Tulett, der Australier Luke Plapp und der Deutsche Kim Heiduk gehören zu dieser jungen Generation. Zur

WILLKOMMEN ZUM VIELFÄLTIGSTEN RAD-EVENT EUROPAS



Offizieller Ausrichter
des ersten deutschen
Qualifikationsrennens
für die Gravel-
Weltmeisterschaft
2023 im Rahmen der
TREK UCI Gravel
World Series 2023

3 Tage alles rund
ums Rad – von
E-Bikes über
Urban-, Gravel- bis
Road-Bikes – im
3-Ländereck mit
3 Themenwelten und
vielen Highlights
Kostenfreier Eintritt!



BIKE

- Gravel- und Rennrad-Challenges
- Sprint-Battles
- VIP-Ausfahrten
- Sightseeing-Touren
- Testbike Area
- Workshops, Trainings und Präsentationen
- Kids Training u. Races

FESTIVAL

- Talks und Workshops
- Food Market
- Live-Konzerte
- Kunsthandwerkermarkt
- Kids und Family Entertainment
- Charity-Aktionen

eSPORTS

- eSports Expo
- eCycling-Challenges
- Vorträge u. Gaming-Inseln
- u.v.m.

3RIDES

BIKE · FESTIVAL · ESPORTS
AACHEN · 12. - 14. MAI 2023



LÄNDER GRAVEL

DREI LÄNDER, EIN GROSSES FAHRRAD-FESTIVAL - UND TOUREN-MÖGLICHKEITEN: EIFEL, ARDENNEN, HOHES VENN, MERGELLAND - DIE REGION RUND UM AACHEN. EINBLICKE & TOUREN-TIPPS.

Text: Günter Jekubzik

Fotos: Marc Gasch, Petra Vroomen,
George Deswijzen, Günter Jekubzik

Wir fahren leicht bergauf, auf einer früheren Bahnstrecke, die zum Radweg wurde – auf belgischem Territorium, doch in Deutschland. Eigentlich. Dies ist der „Vennbahnweg“, ein langer Streifen Land, der rechtlich zu Belgien gehört. Die Grenzen sind hier, im Dreiländereck, fast „fließend“. Unsere Tour begann am 1200 Jahre alten Aachener Dom und dem historischen Rathaus – und führte uns in den Wald. Wir fahren auf 3T-Exploro-Gravelrädern. Unser Trip ist ein Teil der XPDTN3-Aktion, bei der außergewöhnliche Regionen – etwa San Francisco, die Moab-Wüste, der Süden Südafrikas – bereist und befahren werden. Unsere aktuellen Reise- und Touren-Ziele: die Eifel und die Ardennen. Drei Länder, drei Sprachen und fünf Regionen mit unterschiedlichen Mentalitäten und Spezialitäten: Die „Euregio Maas-Rhein“ bietet auf kleinem Raum eine extreme Abwechslung.

