

# RennRad



## TERMINE

RENNEN & RADMARATHONS  
DER JAHRES-KALENDER

### EXTREM: 750 KILOMETER

Langdistanz: Wüste, Sand & Hitze – ein Top-Gravel-Rennen

Der Ausnahme-Triathlet im Portrait

### DER BESTE DER WELT

Jan Frodeno im Interview: von Training, Ernährung & Psyche

### TRAINING: KURZ & EFFEKTIV

Intervall-Einheiten: Laktat & sein Nutzen – eine Anleitung

### RENNEN, TEAMS, TALENT

Aufsteiger & Tipps: Prognosen zur Saison – Top-Fahrerinnen

### KALENDER: TOP-EVENTS

Die Termine des Jahres: Rennen, Radmarathons & Traum-Touren

# BESTSELLER

RADTEST: 10 RENNRÄDER AB 2599 EURO – VON CANYON, SCOTT & CO.





# TRAININGSIDEEN & BESTSELLER-RÄDER

RennRad bietet mehr – diesmal etwa: Vier Zwölf-Wochen-Trainingspläne, zahlreiche Einheiten und Tipps auf 16 zusätzlichen Seiten. Gratis. Insgesamt ist dieses Magazin 148 Seiten „dick“. Einer der großen Schwerpunkte lautet: Training. In unserem beiliegenden Gratis-Sonderheft bieten wir etliche Beispiel-Trainingseinheiten und -pläne für jedes Leistungs niveau – und somit jedes Ziel, egal ob dieses Radmarathon, Mehrtagestour, Radrennen, Ortsschild-Sprint-Siege, fitter werden oder Bikepacking heißt. Die Maxime des gesamten Training-Spezials lautet dabei: Effizienz – möglichst große Effekte mit einem möglichst geringen Zeitaufwand. Und somit: eine optimale Vereinbarkeit von Training und Alltag. Auch der große Radtest dieser Ausgabe richtet sich an extrem viele Zielgruppen: Wir haben diesmal zehn Räder der „Bestseller-Klasse“ des Preisbereichs zwischen 2500 und 3500 Euro von Canyon, Scott, Giant, Focus und vielen weiteren getestet. Und dabei etliche Fragen beantwortet. Fragen wie: Wie viel Rad bekommt man noch für sein Geld? Wie viel Fahrkomfort beziehungsweise Agilität beziehungsweise Leichtgewicht? Dafür stellten wir ein sehr heterogenes Testfeld zusammen. Neben Rennrädern und Radsport-Material haben wir für diese RennRad-Ausgabe auch

digitales „Zubehör“ getestet: 22 Apps, die durch ihre Funktionen etwa bei den Parametern Navigation, Training, Notfälle und Wetter einen Mehrwert bieten sollen. Einer unserer Test-Einsätze fand in Spanien statt – in der Wüste. Während eines der härtesten und schönsten Gravel-Rennen Europas: Badlands. Die Strecke: 750 Kilometer und 16.000 Höhenmeter durch Sand, Hitze und Geröll. Die Geschichte zu diesem Abenteuer nimmt zwölf Seiten dieses Hefts ein. Ein weiterer Ausgaben-Schwerpunkt: Events. Wir haben auf zwölf Seiten einen Event- und Renn-Kalender erarbeitet: mit Jeder-mann-, Mehrtages- und Gravel-Radrennen, Radmarathons und mehr – die Top-Termine des Jahres. Wir hoffen, Ihnen mit diesem Magazin nicht nur Wissen, Fakten und Unterhaltung, sondern auch Inspiration zu liefern. Etwa im Hinblick auf neue Erlebnisse, neue Wege, neue Berge, neue Bekannte und neue Herausforderungen.

David Binnig | Chefredakteur



wiegt das Canyon Ultimate CF SL 8, das leichteste Rennrad des Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der Seite 64.



und Radrennen stellen wir in unserem Event-Kalender vor. Dieser beginnt auf der Seite 42.



**Gravel:** 750 Kilometer & 16.000 Höhenmeter durch die andalusische Wüste. Das Gravelrennen Badlands im Selbstversuch



**Jan Frodeno:** Der Ausnahme-Triathlet im Interview über Training, Ernährung & Psyche



**Training:** Laktat, Leistung & Trainingspläne



**Radtest:** Zehn Bestseller-Rennräder ab 2599 Euro im Vergleich

**Titelbild:** Chiara Redaschi / Basso Bikes  
**Ort:** Monte Grappa, Italien



# INHALT

AUSGABE 4 | 2022



## ERFAHREN

### Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Auto- vs. Radfahrer. Über Respekt, Rücksichtnahme und Miteinander im Verkehr

### Gravel-Rennen: 750 Kilometer durch die Wüste 16

Hitze, Sand, Schotter: 750 Kilometer und 16.000 Höhenmeter im Süden Spaniens. Der Selbstversuch

### Im Interview: Top-Triathlet Jan Frodeno 28

Training, Ernährung, Einblicke, Tipps: Der dreifache Ironman-Weltmeister Jan Frodeno im Gespräch

### Event-Kalender: Radmarathons & Rennen 42

Träume, Ziele und Inspirationen für die Saison 2022. Die schönsten, längsten, härtesten Events des Jahres

### Profiradsport: So läuft die Saison 2022 54

Grand Tours, Klassiker, Tour des Femmes, die jungen Top-Talente und mehr. Die Prognosen der Redaktion

## TEST & TECHNIK

### Neuheiten: Räder, Bekleidung & mehr 62

Für Schotter und Asphalt: Neue Gravel-Laufräder und -Reifen, von Swiss Side, Continental und Cadex

### Radtest-Spezial: Bestseller-Modelle 64

Vielseitig: Zehn Rennräder ab 2599 Euro im Test. Mit Modellen von Canyon, Giant, Scott und mehr

### Digital: Smartphone-Apps für Radsportler 78

Welche Smartphone-Apps wirklich helfen: für Routen, Training, Notfälle, Wetter und mehr. 22 Apps im Test

## TRAINING

### Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 90

Studie: Bewegung, Gesundheit und Lebensdauer. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

### Training: Leistung und Laktat 92

Laktat bedeutet Schmerz – und sehr viel mehr. Analysen, Hintergründe, Trainingstipps und -pläne

### Bergauf: Die RennRad-Passjagd 98

Aktion und Gewinnspiel: 111 schöne und schwere Pässe in Deutschland, Österreich und der Schweiz

## PELTON

### Entwicklung: Die Women's World Tour 104

Die besten Talente, Leistungswerte & Einblicke in das Top-Team SD Worx. Die Saisonvorschau

### Monumente: Die Klassiker des Frühjahrs 116

Flandern-Rundfahrt, Paris-Roubaix und mehr. Einblicke, Historie und Analysen der Top-Rennen

### Interview: Der deutsche Klassiker-Spezialist 122

John Degenkolb gewann Mailand-Sanremo und Paris-Roubaix. Über Ziele, Teams und Lieblingsrennen

## REISE

### Top-Ziel: Bregenzer Wald im Vierlandereck 126

Natur, Ruhe, Höhenmeter: Die bergige Region in Vorarlberg bietet Rennraderlebnisse. Mit Tourentipps

Impressum Seite 125

**Auto- vs. Radfahrer, eine Gruppe gegen die andere. Empathie und Aggression sind fundamentale Gegensätze. Wenn Menschen Menschen das Menschsein absprechen, werden die Grenzen von Zivilisation und Aufklärung durchbrochen.**

Sie sind langsam, diese Wesen auf zweirädrigen karosserie-, heizungs- und radiolosen Dingern draußen außerhalb meines Autos, deshalb verhindern sie mein Fortkommen, machen die vielen PS meines Motors für eine Weile – wertvolle Sekunden – nutzlos und stehlen meine Lebenszeit. Sie sind Hindernisse. Tiere. Dinge. Kakerlaken. So ist wohl, laut einer wissenschaftlichen Studie, die Sicht erschreckend vieler Autolenker auf jene Verkehrsteilnehmer, die langsamer und ungeschützt von einem Metallkokon auf „ihren“ Wegen und Straßen unterwegs sind: Radfahrer. Forscher der australischen Monash University haben 442 Menschen dazu befragt, wie sie Radfahrer wahrnehmen. Dafür legten sie ihnen unter anderem zwei Illustrationen vor: Die eine zeigte die Entwicklungsschritte der Evolution vom Affen zum Homo sapiens. Die andere abgewandelte Version stellte eine fiktive Evolution von der Kakerlake zum Menschen dar. Der Grund für diese Wahl: Die Forscher fanden zuvor in sozialen Medien und Online-Foren zahlreiche verbale Angriffe auf Radfahrer, bei denen diese häufig mit den Insekten verglichen wurden. Weiterhin sollten die Probanden auf Aussagen, in denen Radfahrer etwa mit Robotern, Maschinen oder anderen Objekten verglichen wurden, reagieren und angeben, ob und in welcher Form sie selbst bereits Aggressionen im Straßenverkehr gezeigt hatten. Die Ergebnisse: Rund die Hälfte der Nicht-Radfahrer unter den Probanden sahen Radfahrer im Straßenverkehr als „geringer als menschlich“ an. Der Grad dieser Entmenschlichung korrelierte signifikant mit jenem der bereits gezeigten Aggressionen. Jene Probanden, die auch selbst regelmäßig Rad fuhren, wiesen hier – erwartungsgemäß – die geringsten Werte auf. Insgesamt sahen 41 Prozent der Befragten Radfahrer als „less than human“ an. Ein weiterer Befund: Mehr als jeder zehnte Studienteilnehmer gab an, im Auto bereits Rad-

LEITARTIKEL

von David Binnig

# VON MENSCHEN & KAKERLAKEN

fahrer absichtlich mit zu geringen Abständen überholt, blockiert oder geschnitten zu haben. Laut der Hauptautorin, Alexa Delbosc, ist der Grund für diese Studie in sozialen Medien, auf Twitter und in den Online-Kommentarbereichen von Medien zu finden: Hass und Ausgrenzung. „Warum ist es okay, ‚Witze‘ darüber zu machen, Radfahrer zu verletzen, wenn solche Kommentare über andere Gruppen gesellschaftlich niemals toleriert werden würden?“, fragt sie. „Die Verbindung zwischen der Dehumanisierung von Menschen und Gewalt ist wissenschaftlich gesichert. Wenn man jemanden als weniger menschlich wahrnimmt, ist es psychologisch einfacher, Aggressionen und Ärger gegen diesen zu ‚rechtfertigen‘. Zwischen ethischen oder religiösen Gruppen hat dies sehr viel schrecklichere Auswirkungen – doch es scheint, als käme dieses Prinzip auch zwischen Auto- und Radfahrern zum Tragen.“ Der nächste Schritt ist es nun, Interventionen zu testen, mit denen man diese Dehumanisierung reduzieren kann. Konkret: Wege, mit denen man Radfahrern „ein Gesicht“ geben kann, sodass jeder Autolenker sie als Menschen wahr-

nimmt – und nicht als ein Etwas, ein Objekt, ein „störendes mechanisches Hindernis“. Forscher der Technischen Universität Dänemark kamen nach einer Studie zu negativen Emotionen im Straßenverkehr zu ähnlichen Ergebnissen. „Alles weist darauf hin, dass Wut in einem klaren Zusammenhang mit mangelnder Empathie und Missverständnissen steht. Je mehr wir andere nur als Radfahrer auffassen statt als Menschen aus Fleisch und Blut, desto weniger vorsichtig verhalten wir uns“, sagt die Studien-Mitautorin Mette Möller. „Wenn wir selbst wütend werden, glauben wir oft, dass uns das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer erschreckt. Wenn wir jedoch beantworten sollen, warum andere sich aufregen, meint die Mehrzahl, dass diese sich und ihre Wut nicht im Griff haben. So oder so erhöhen Wut und Aggression das Risiko für Unfälle, da der Fokus nicht länger auf dem Verkehr liegt und diese Emotionen noch lange anhalten können.“

## Mensch/Maschine

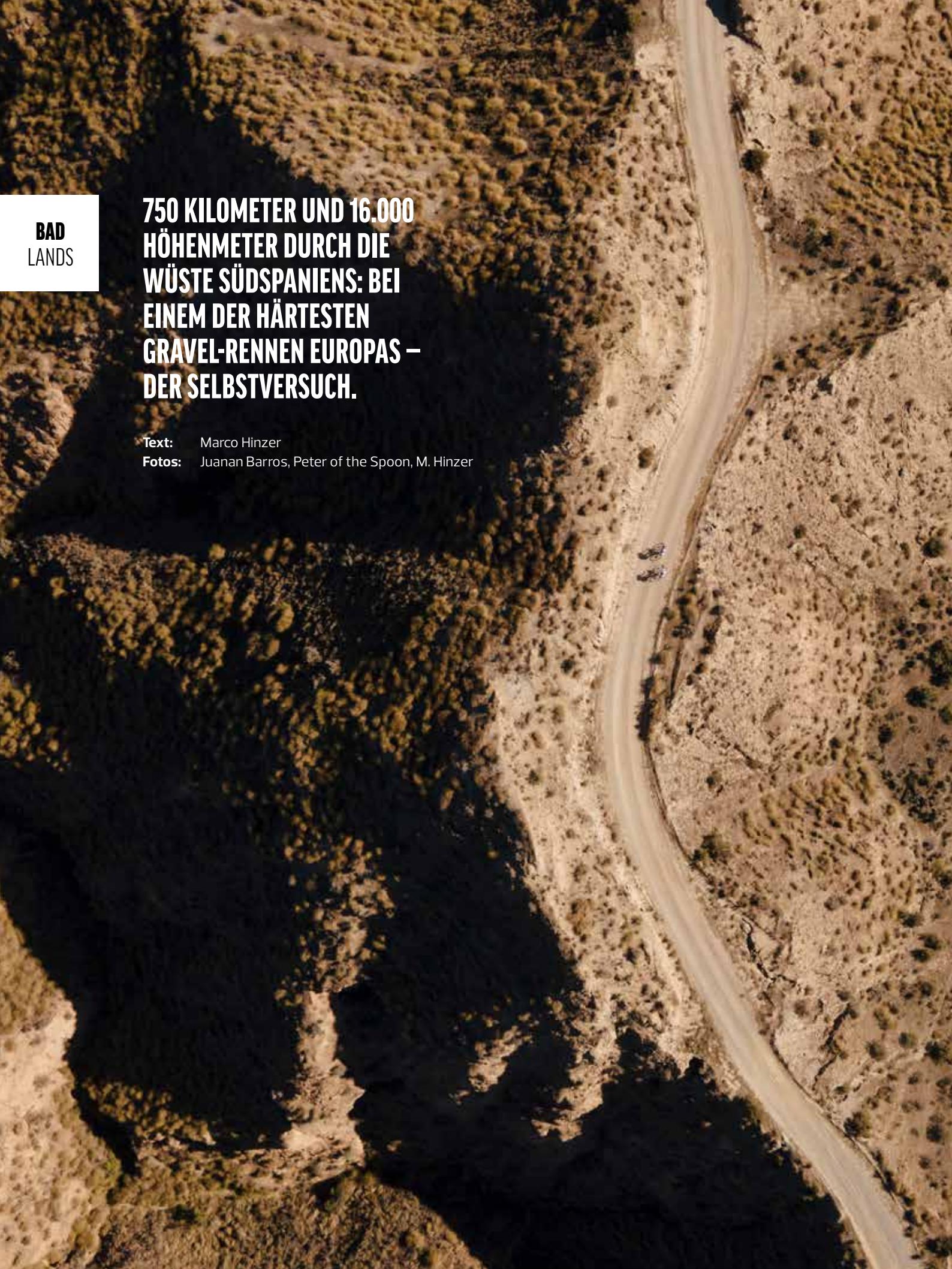
Die Medien-Berichterstattung zu Verkehrsunfällen stand im Mittelpunkt einer anderen Studie mit dem Titel „Framing systemic traffic violence“. Dafür analysierten die Forscher die Begriffe, den Kontext und die sogenannten „Frames“, die in 368 Meldungen zu Verkehrsunfällen in niederländischen Lokalzeitungen verwendet wurden. Die Ergebnisse: In der Berichterstattung werden die Unfälle und die Opfer zumeist entmenschlicht dargestellt, es wird ein mechanistischer Ansatz gewählt, auf menschliche Tragödien wird kaum eingegangen. Die Zusammenstöße werden je als Einzelereignisse geframt und nicht in einen größeren Kontext gestellt. Zudem wird in den meisten Fällen mehr über die involvierten Fahrzeuge als über die betroffenen Menschen berichtet. 2020 starben 430 Radfahrer nach Unfällen auf deutschen Straßen. 15 weniger als im Jahr zuvor. Dieser Rückgang ist wohl auf den „Sondereffekt Corona-Pandemie“ zurückzuführen. Zuvor zeigte die Kurve steil bergauf: Allein innerhalb eines Jahres, zwischen 2017 und 2018, stieg die Zahl der getöteten Radfahrer hierzulande um 63. 2019 waren insgesamt 87.000 Menschen auf

BAD  
LANDS

# 750 KILOMETER UND 16.000 HÖHENMETER DURCH DIE WÜSTE SÜDSPANIENS: BEI EINEM DER HÄRTESTEN GRAVEL-RENNEN EUROPAS – DER SELBSTVERSUCH.

Text: Marco Hinzer

Fotos: Juanan Barros, Peter of the Spoon, M. Hinzer



An aerial photograph of a desert landscape, showing a winding road or path through a terrain of small, scattered green shrubs and brown ground. The perspective is from high above, looking down the length of the path.

750 KILOMETER

# WÜSTEN RENNEN

A close-up, low-angle shot of a car tire's tread pattern. The tread is dark and shows a distinct diamond-like pattern. The lighting is dramatic, with strong highlights and shadows emphasizing the texture of the rubber.

16.000 HÖHENMETER

“

JAN FRODENO IM INTERVIEW

# ICH LEBE, UM ZU ESSEN.

ER IST EIN AUSNAHME-  
ATHLET, EIN PHÄNOMEN,  
DER BESTE TRIATHLET  
DER WELT: WIE ER TRAINIERT,  
WIE ER SICH ERNÄHRT –  
JAN FRODENO IM INTERVIEW.



# TERMINE & TRÄUME

Der Event-Kalender 2022. Wir stellen die schönsten, längsten und härtesten Radveranstaltungen des Jahres vor. Jedermannrennen, Radmarathons, Gravel und mehr.

Text: Jan Zesewitz Foto: Sportograf



20  
22  
PROGNOSEN

TOUR  
GIRO  
VUELTA  
PARIS-ROUBAIX  
FLANDERN-RUNDFAHRT  
LE TOUR FEMMES  
& MEHR

DIE RENNRAD-REDAKTEURE  
TIPPEN, WIE DIE RENN-SAISON  
2022 VERLAUFEN KÖNNTE.  
PROGNOSEN & BEGRÜNDUNGEN.

RADTEST

# BEST SELLER

**BELIEBT, ERFOLGREICH,  
MEISTVERKAUFT: ZEHN  
RENNRÄDER DER PREISKLASSE  
AB 2599 EURO IM GROSSEN  
VERGLEICHSTEST.**



**Text:** Yannik Achterberg, David Binnig, Johann Fährmann, Michael Hempfer, Jan Zesewitz  
**Fotos:** Jürgen Amann, Gideon Heede, George Marshall/Scott

**O**b sportiv oder komfortabel, ob aero- oder langstreckenorientiert – in diesem Testfeld sind fast alle Rennrad-Ausrichtungen vertreten. Dies ist mehr als die „Mittelklasse“, oder? Was bekommt man noch für Preise zwischen 2500 und 3500 Euro? In diesen Zeiten, in denen die Top-Modelle fast aller namhafter Hersteller mehr als 10.000 Euro kosten. In den Zeiten extremer Inflationsraten. Zwischen den günstigsten Rädern des Testfeldes, dem Focus Izalco Max 8.7 und dem Radon Spire 9.0, und den teuersten, dem Scott Addict 10 und dem Storck Fasenario.3, liegen 1000 Euro Unterschied. Zwischen dem leichtesten, dem 7,54 Kilogramm schweren Canyon Ultimate CF SL 8, und dem schwersten, dem Cube Agree C:62 Pro, liegen 1,65 Kilogramm. Zwischen den Rennrädern mit den „schmalsten“, den Modellen von Giant und Storck, und denen mit den breitesten Reifen, dem Votec VRC Pro und dem Scott Addict 10, liegen, bei diesem Test-Parameter, sieben Millimeter. Vom Fahrverhalten her trennen diese Test-Modelle Welten. An dem einen Ende des Spektrums liegen die komfort- und langstreckenorientierten Rennräder. Zu diesen zählt etwa das Lapierre Pulsium SAT, das sich vor allem durch seinen hohen Dämpfungs- komfort auszeichnet. An dem „kleinen Extra-Rahmendreieck“, das das Sitzrohr und das Oberrohr „entkoppelt“, ist ein Elastomer eingebaut, der Erschütterungen absorbiert. Auch das Votec VRC Pro punktet primär mit seinem hohen Fahrkomfort und seiner „Allroad“-Ausstattung, die auch einfachere Gravelstrecken möglich macht. Zu den Allroundern, die in der Mitte dieses Sport-Komfort-Spektrums anzusiedeln sind, zählen etwa das Cube Agree C:62 Pro und das Radon Spire Disc 9.0. Beide zeichnen sich durch ihre Vielseitigkeit aus: Sie vereinen Fahrkomfort, eine raceorientierte Sitzposition und aerodynamisch optimierte Rohrformen. Am anderen Pol sind etwa das Focus Izalco Max 8.7 oder das Giant TCR

Advanced 1+ zu verorten. Sie sind am deutlichsten auf den sportiven Race-Einsatz ausgerichtet. Sie zeichnen sich durch eine sportive, tiefe und gestreckte Sitzposition aus. Das Giant zählt zu dem zu den agilsten Rädern in diesem Testfeld. Der Faktor Fahrkomfort zählt nicht zu seinen großen Stärken.

## Gewicht & Reifen

Die in diesem Testfeld meistverbaute Gruppe ist die mechanische Shimano Ultegra. Sie ist in der Disc-Version rund 500 Gramm leichter als die an drei Test-Modellen montierte 105-Gruppe. Funktional ist der Unterschied zwischen den beiden eher gering. Beide überzeugten bislang in allen RennRad-Dauertests. An drei Testmodellen ist – in dieser Testkategorie erstmalig – ein elektronisches Schaltsystem verbaut. Die Sram Rival Etap AXS überzeugt im Test durch ihr schnelles, präzises Schaltverhalten und die intuitive Handhabung. Dass Scheibenbremssysteme die Felgenbremsen ersetzen, wird auch in diesem Test mehr als deutlich: Kein einziges der zehn Testräder ist mit Felgenbremsen ausgestattet. Im Testfeld der Vorausgabe 3/2022, das zehn Rennräder der Preisklasse um 2000 Euro umfasste, lautete das Verhältnis zwischen Disc- und Felgenbremsen-Modellen: 8:2. Bei den Reifen geht die Entwicklung ganz klar weiterhin in Richtung Breite: So rollen sechs der zehn Testmodelle auf 28 Millimeter breiten Reifen, zwei sogar auf 32 Millimeter breiten Pneus. Der Vorteil: ein höherer Fahrkomfort und eine bessere Kontrollierbarkeit. Einen großen Reifentest mit allen Messwerten – vom Rollwiderstand bis zum Durchschlagschutz – finden Sie in der RennRad-Ausgabe 4/2021 und, in Ausschnitten, unter [www.bit.ly/tube-tubeless-test](http://www.bit.ly/tube-tubeless-test) auf unserer Website. Ob Race, Allround oder Komfort – hier, in diesem vielfältigen Testfeld, findet man, was man sucht. //

KOMPAKT

### DAS LEICHTESTE RAD

Canyon Ultimate CF SL 8  
7,54 Kilogramm

### DAS SCHWERSTE RAD

Cube Agree C:62 Pro  
9,19 Kilogramm

### DIE GÜNSTIGSTEN RÄDER

Radon Spire Disc 9.0 & Focus Izalco Max 8.7  
2599 Euro



SMARTPHONE  
APPS

# ROUTEN TRAINING WETTER NOTFÄLLE & MEHR



ROUTEN, TRAINING, WETTER, NOTFÄLLE & MEHR: WELCHE SMARTPHONE-APPS  
KÖNNEN RADSPORTLERN WIRKLICH HELFEN? 22 ANWENDUNGEN IM TEST.

TRAINING TAKES

TIME





# LEISTUNG UND LAKTAT GEHÖREN ZUSAMMEN - EIN VERSUCH DER REHABILITATION EINES UNTERSCHÄTZTEN MOLEKÜLS. EINBLICKE & TRAININGSTIPPS

**Text:** Markus Kinzlbauer, David Binnig  
**Fotos:** Cor Vos

Das Ziel ist nahe: die Kuppe des Hügels. Die Straße ist schmal und leer und steil ansteigend. Ich höre nichts außer meinem eigenen Atem. Wiegetritt. Noch 100 Meter. Das Finale eines Berg-Intervalls. Wobei: „Berg“ ist das falsche Wort. Denn dies ist vielmehr ein Hügel – einer von sehr wenigen im 30-Kilometer-Umkreis um München. Das Sträßchen führt vom Isartal bergan. Zwei Kilometer und 97 Höhenmeter weit. Dennoch kann man sich hier „die Lichter ausschießen“. Auf dem Rennrad ist alles eine Frage der Intensität – und es gilt weiterhin die uralte Weisheit: „Nicht die Strecke tötet, sondern das Tempo.“ Intensität bedeutet auch immer: Laktat. Dies ist ein Molekül von zweifelhaftem Ruf. Es wird von den meisten – gerade Ausdauersportlern – eher negativ gesehen. Als etwas, das es unbedingt zu vermeiden gilt. Denn in der Praxis, etwa während Radrennen oder des Intervall-Trainings, ist Laktat fast gleichbedeutend mit: Schmerz. Dieser spezielle dumpfe Schmerz in den Muskeln ist etwas, das wohl jeder ambitionierte Athlet kennt. Laktat ist das Salz der Milchsäure. Diese entsteht in anaeroben Stoffwechselphasen – vereinfacht gesagt: Dann, wenn ein Athlet im „roten Bereich“ beziehungsweise länger oberhalb seiner „anaeroben Schwelle“ belastet ist. Deshalb lautet eines der Haupt-Trainingsziele für Ausdauersportler auch: diese Schwelle zu verschieben – hin zu höheren Watt-Werten. Beim Zerfall der Säure entstehen als Stoffwechselprodukte Laktat und saure H<sup>+</sup>-Ionen, die für das „Sauerwerden“ der Muskeln verantwortlich sind.

## Übersäuerung & Energie

Einst wurde in der Sportwissenschaft noch die Milchsäure als Stoffwechselendprodukt und als Hauptverursacher der „muskulären Ermüdung durch Übersäuerung“ gesehen. Lange ging man davon aus, dass durch die starke Laktatproduktion und das saure Milieu in der Zelle sogar deren Kraftwerke, die Mitochondrien – und damit die Grundlage der sportlichen Leistung – geschädigt oder zerstört werden. Heute ist die Wissenschaft sehr viel weiter. Doch der „schlechte Ruf“ von einst haftet dem Laktat noch immer an. Dabei kann Laktat paradoxe Weise in-



# PASS JAGD

**Hauptsache bergauf: Wir haben 111 Anstiege in ganz Deutschland, Österreich und der Schweiz ausgewählt – und veranstalten die RennRad-Passjagd. Die Ziele: Rad fahren, erleben, gewinnen.**

**Text:** Redaktion **Foto:** Castelli Cycling

Der Himmel ist kaum zu sehen, er ist verdeckt von Bäumen – ich fahre im Wiegetritt, Herzfrequenz 175, und sehe nur den Asphalt schräg vor mir. Die Straße ist schmal, steil und in diesem Abschnitt fast kurvenlos. Sie führt durch einen dunklen Nadelwald. Bergan. Hinauf auf den Kandel. Dieser Anstieg gilt als das L'Alpe d'Huez des Schwarzwalds. Seine Daten von Waldkirch aus: 11,8 Kilometer, 970 Höhenmeter, 8,2 Prozent Durchschnitts- und 18 Prozent Maximalsteigung. In der Praxis bedeutet dies Laktatschmerz. Doch es bedeutet auch: Ruhe, Naturerleben, der Duft von Baumharz, Kontemplation, Selbsterfahrung.

Der Kandel ist nur einer von etlichen besonderen – harten, steilen, langen, schönen – Anstiegen hier im Schwarzwald. Für uns von RennRad ist er einer von 111 der Top-Anstiege in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Deshalb steht er auf unserer Liste – der Liste zur „RennRad-Passjagd powered by quäldich.de“. Zusammen mit den Radreise- und Passspezialisten haben wir eine Challenge für die gesamte Radsaison 2022 erstellt. Die Regeln sind extrem einfach: hinfahren, hochfahren, eintragen, fertig. Wohl jeder Rennradfahrer

Deutschlands, Österreichs und der Schweiz findet mindestens einen der 111 Top-Anstiege unserer Liste in seiner Nähe: vom Kitzbüheler Horn und dem Sustenpass über die Wasserkuppe und den Fichtelberg bis zum Waseberg in Hamburg – die ausgewählten Anstiege decken alle Regionen in diesen drei Ländern ab. Jeder kann sich ganz einfach online anmelden und nach jeder Auffahrt auf einen dieser 111 Berge einen Anstieg als absolviert eintragen beziehungsweise das Ganze mit einer Navigations- oder Strava-App koppeln.

## **Höhenmeter & Gewinne**

Jeder befahrene Anstieg „zählt“ nur einmal für die Wertung. Die Passjagd ist ein Ansporn, eine Gelegenheit dazu, sich mit Gleichgesinnten zu vernetzen – und: Die Online-Liste gibt einen Überblick über das Erreichte. Über das Gesehene, das Erlebte, das Erfahrene. Zusätzlich dazu haben wir – das RennRad-Magazin und der RennRad Cycling Club R2C2 – eine Challenge gestartet, die da lautet: Das Ziel ist es, möglichst viele der 111 registrierten Anstiege zu befahren. Der Zeitraum: die gesamte Radsaison – vom Frühjahr

PELTON





## ACTION, RENNEN & WM

Kurz, schnell, hart, spektakulär: Das sind Cyclocross-Rennen. Auch in dieser Saison gab es wieder einen „Überfahrer“: Wout van Aert. Er trat bei zehn Rennen an – und gewann neun davon. Doch beim, auf dem Papier, wichtigsten Cross-Rennen der Saison ging er nicht an den Start: jenem um den Weltmeister-Titel. Die WM fand in diesem Jahr in Fayetteville, North Carolina, USA, statt. Ohne die beiden Superstars Wout van Aert und Mathieu van der Poel. Der Belgier entschied sich bewusst gegen einen Start – der Niederländer hatte gar nicht erst die Wahl: Er musste wegen Rückenproblemen lange pausieren. So fuhr beim WM-Rennen in den USA der Brite Tom Pidcock zum Sieg. Er gewann vor dem Europameister Lars van der Haar und Eli Iserbyt. Die Siegerin des Frauen-Rennens heißt: Marianne Vos. Es war ihr achter Cross-WM-Titel. Silber ging an Lucinda Brand, Bronze an Silvia Persico. Die Vorteile des Offroad-Trainings – inklusive mehrerer Trainingspläne – beschreiben wir in einem großen Spezialartikel, den Sie in der RennRad-Ausgabe 10/2021 finden.

# ENTWICKLUNG





WOMEN'S WORLD TOUR: TEAMS, TALENT, RENNEN



# CLASSIC CYCLING

MAILAND-SANREMO  
FLANDERNRUNDFAHRT  
AMSTEL GOLD RACE  
PARIS-ROUBAIX  
FLECHE WALLONE  
LÜTTICH-BASTOGNE-LÜTTICH





2015 GEWANN ER DAS DOUBLE:  
MAILAND-SANREMO UND PARIS-  
ROUBAIX. 2022 KEHRTE JOHN  
DEGENKOLB NUN ZUM TEAM DSM  
ZURÜCK. KLASSIKER, STRECKEN,  
ZIELE & MEHR - DAS INTERVIEW.



ICH  
MÖCHTE  
DEN  
JUNGEN  
ETWAS  
MITGEBEN

99

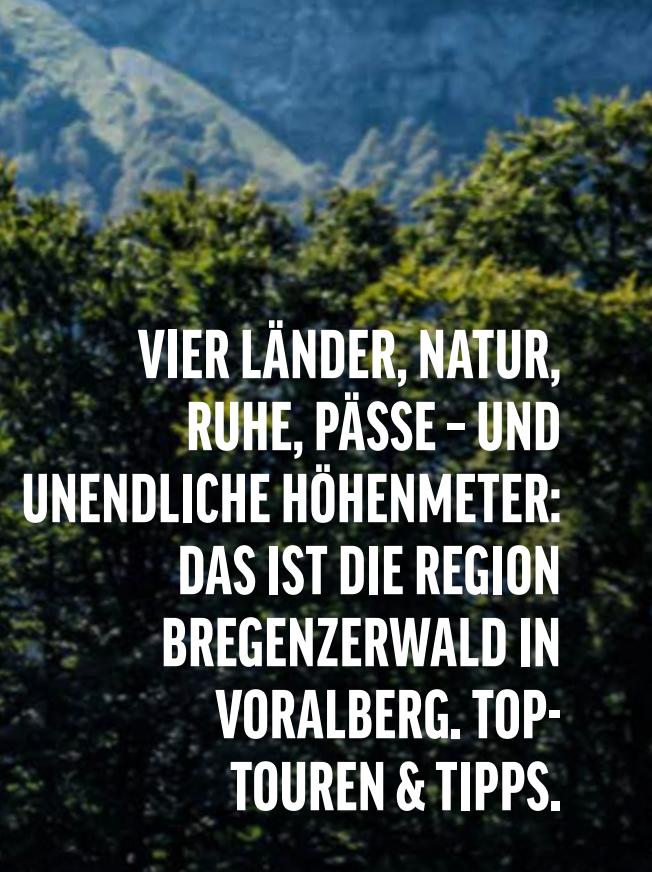


# GRENZENLOS

REISEREPORTAGE

**Text:** David Binnig  
**Fotos:** Alex Kaiser, Sebastian Stiphout

Das Bergauffahren liebt – oder hasst – man. Ich liebe es. Fast immer. Aber nicht heute. Nicht diesen Berg, diesen Pass, diese endlose gleichmäßige Steigung. Mehr als 900 Höhenmeter verteilen sich auf rund 13 Kilometer. Ich bin im Norden Vorarlbergs, unweit der deutschen Grenze, an der Wasserscheide zwischen Donau und Rhein. Dies ist der Hochtannbergpass. Lang und rhythmisch ist die Auffahrt – und ruhig und hart. Meine Tagesform: mies. Die Ausblicke: grün. Wald, Wiesen, Berge. Nur wenige Autos und Motorräder überholen mich auf dem Weg nach oben. Die Region ist einzigartig. Hier hat man die Möglichkeit, sofern die Form stimmt, drei Pässe im Umkreis von 25 Kilometern Luftlinie zu absolvieren: den Hochtannberg-, den Flexen- und den Arlbergpass. Erstgenannter ist mit einer Höhe von 1675 Metern der niedrigste der drei. Letztgenannter ist der längste, zumindest wenn man die Westauffahrt von Innerbraz aus in Angriff nimmt. Deren Daten: 25 Kilometer, 1100 Höhenmeter. Diese Pass-Tour ist nur eine von etlichen Optionen in dieser Region – jener Region, die ich bislang, trotz ihrer Nähe, kaum kannte und in der ich nun einen Kurzurlaub verbringe. Man könnte die Tage hier auch „Trainingslager“ nennen. Das Ziel: so viele Pässe wie möglich absolvieren.



# VIER LÄNDER, NATUR, RUHE, PÄSSE – UND UNENDLICHE HÖHENMETER: DAS IST DIE REGION BREGENZERWALD IN VORALBERG. TOP-TOUREN & TIPPS.

## Almen & Pässe

Die Passhöhe des Hochtannbergpasses ist in eine grüne Almlandschaft eingebettet. Ein paar geschotterte Parkplätze, ein Passschild, einige Wanderer, sonst nichts, außer Natur und weite Ausblicke. Abfahrt. Die Strecke dieses Tages führt mich über drei Pässe – und durch Orte, deren Namen mir bekannt vorkommen: Mellau und Schoppernau. Beide werden in einem gleichnamigen Lied besungen. Dessen Titel: „Vo Mello bis ge Schoppornou“. Der Name der Band lautet: Holstuonarmusigbigbandclub. Ich habe Bilder des Musikvideos im Kopf. Bilder von bierseligen Abenden in Dorfkneipen und einem extrem lustigen nächtlichen Heimweg. Mein Rückweg ist noch einige Kilometer weit entfernt. Zurück zu meinem ersten Hotel in, genau: Mellau. Nach der Abfahrt nach Warth folgt ein einfacher flacher kurviger Streckenabschnitt bis nach Lech, dem exklusiven Wintersportort. Danach geht es wieder bergauf: auf den Flexenpass. Dessen Höhe ist zwar beeindruckend, 1770 Meter, doch die Auffahrt weist keine hochalpinen Dimensionen auf – zum Glück: Rund 280 Höhenmeter verteilen sich auf sechs Kilometer. Die Abfahrt ist kurvenreich und schnell. Ich rolle durch die 1,6 Kilometer lange Flexengalerie. Bei der Kreuzung an der Alpe Rauz biege ich rechts ab in Richtung Stuben und Langen. Parallel zur Arlberg-Schnellstraße führt die längste Abfahrt der Tour durch die Orte Klösterle und Dalaas bis nach Bludenz. Mittagspause. Cappuccino, Kuchen, Sonne. Das Aufstehen und Weiterfahren fallen mir nach dieser Pause schwer. Doch als ich die Stadt hinter mir lasse, kehrt auch die Motivation zurück. Jegliche Anspannung fällt ab. Ich erreiche fast so etwas wie einen mentalen Flow-Zustand. Jenes Aufgehen-im-Moment, das ich sonst nur an Tagen, an denen alles wie von selbst läuft, spüre. Wahrscheinlich hat die Landschaft um mich herum einen Anteil daran: Im Klostertal ragen links und rechts die Berge mehr