

**TESTS: MEHRTAGESTOUREN**

Draußen Übernachten: Zelte
Schlafsäcke & mehr getestet

Report: Von Dresden aus in den Himalaya

180.000 HÖHENMETER

Extrem-Reise: Die höchsten
Pässe der Welt – ein Abenteuer

RADMARATHON & RENNEN

Langdistanzen, Radrennen und
Marathons: Portrait & Events

EFFIZIENTER TRAINIEREN

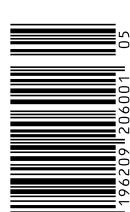
Ausdauer: Grundlage, Sprints
und Intervalle – Tipps & Pläne

THÜRINGEN: TOP-TOUREN

Gravel- & Rennrad-Strecken –
Marcel Kittels Geheimtipps

GRAVELRÄDER

RADTEST: 17 RÄDER FÜR STRASSE & GELÄNDE – VON CANYON & CO.





ALLROUND-RÄDER, ABENTEUER & AUSDAUER-TRAINING

Für Straßen, Feld- und Schotterwege – Rennlenker, breite Stollenreifen, eine komfortable Ausrichtung: Dies sind Räder für alle Fälle und Terrains. Oder anders gesagt: Gravelbikes. Diese noch junge Rad-Gattung ist längst etabliert, und somit viel mehr als ein Trend. Für diese RennRad-Spezial-Ausgabe haben wir 17 Gravelräder zwischen 1999 und 2999 Euro getestet. Ihre Ausrichtungen reichen von: extrem geländegängig, robust und packtaschen-optimiert bis zu leicht, steif und absolut rennorientiert. Auf einem solchen robusten, asphalt- wie auch off-road-tauglichen Rad war auch der Protagonist unserer 16 Seiten umfassenden Reportage unterwegs. Mehr als 8000 Kilometer weit. Von Dresden aus gen Indien, über das Himalaya, über die höchsten Pässe der Welt. Sein Ziel: Neues erleben, Abenteuer, Freiheit – und mehr als 350.000 Höhenmeter überwinden. Auch

ein weiterer großer Test dieses Magazins – jener von Mehrtages-Touren- beziehungsweise Bikepacking-Equipment wie Zelten, Isomatten, Schlafsäcken – und der Schwerpunkt der Trainings-Rubrik passen thematisch zu dieser Reportage: Auf acht Seiten widmen wir uns dem Thema „mehr Ausdauer“. Die Inhalte: Fettstoffwechsel, Ernährung, Intervalle – Tipps, Eindrücke, Anleitungen und Trainingspläne für Athleten aller Leistungsniveaus. Für mehr Abwechslung und mehr Effizienz.

David Binnig | Chefredakteur



wiegt das Scott Addict 20 Gravel, das leichteste Gravelrad des Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der Seite 58.



ist der Khardung-La-Pass im Himalaya hoch, der auf der Route unseres Autors lag. Die Reportage beginnt auf der Seite 16.

16



Abenteuer: 12.000 Kilometer, 180.000 Höhenmeter – über die höchsten Pässe der Welt. Die Reportage

40



Selbstversuch & Leistungstest: Als Anfängerin zum größten Zeitfahren Europas

96



Training: Grundlage – Tipps & Einblicke

58



Radtest: Offroad – 17 Gravelbikes unter 3000 Euro im großen Vergleichstest

Titelbild: Javi Echevarría Ruiz
Ort: Girona, Spanien



INHALT

AUSGABE 5 | 2021



JEDERMANN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten	10
News, Termine und Leitartikel: Sport, Bewegung & die Corona-Krise. Von Passivität und Veränderungen	
Abenteuer: Himalaya & die höchsten Pässe	16
Krebsdiagnose mit 24, Aufbruch mit 28. Philipp Markgraf fährt gen Osten. 12.000 Kilometer weit	
Porträt: Langdistanzen & 24-Stunden-Rennen	32
Lukas Klöckner war Extrem-Radsportler. Er wechselte erst zu Radmarathons, dann zu Rennen	
Selbstversuch: Zeitfahren & Leistungstests	40
Von Null auf 100: als Anfängerin zum King of the Lake. Einblicke in das erste Rennen, Leistungstest & Tipps	

TEST & TECHNIK

Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr	48
Belüftung: Neuer Top-Helm von Specialized, Rapha präsentiert Gravelschuhe & weitere Neuheiten	
Einzel-Tests: Top-Race-Rennräder	52
Aerodynamik, Vielseitigkeit, Leichtgewicht: neue Top-Rennräder von Basso, BMC und Angel	
Rad-Test: 17 Gravelbikes unter 3000 Euro	58
Vielseitige & preis-leistungsstarke Gravelräder im großen Test. Modelle von Canyon, Rose & mehr	
Bikepacking & Camping: Zubehör im Test	72
18 Zelte, Schlafsäcke und Isomatten getestet: Wetterschutz, Gewicht, Komfort und mehr	
Gravel-Test: Trikot, Radhose & mehr	84
Packliste für das Bikepacking. Plus: Gravel-Kleidung, Trikots, Hosen, Schuhe & mehr. Tipps und Tests	

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps und Rezepte	88
Studie: Die Risiken von Erschütterungen. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis	
Wissen: Ketone, Stoffwechsel & Leistung	90
Mehr Ausdauer, ein optimierter Fettstoffwechsel: das versprechen Ketone. Studien & Einblicke	
Training: Grundlage, Intervalle & Ernährung	96
Ausdauer & mehr: ein effizienteres Training und optimierte Ernährung. Einblicke, Tipps & Pläne	

PELOTON

News: Watt-Werte, Stürze & Ergebnisse	108
Leistungsanalyse: Die Attacken des Mathieu van der Poel. Plus: die Vuelta-Strecke & Pässe	
Portrait: Romain Bardet – der Bergspezialist	110
Neue Ziele, neue Herausforderungen, neues Team: Romain Bardet, Team DSM, im Portrait	
47.000 Höhenmeter: Der Giro d'Italia	112
Acht Bergankünfte und eine Königsetappe durch die Dolomiten. Ein Giro für Bergspezialisten	
Interview: Simon Geschke – Training & Ziele	116
Seit zwölf Jahren Profi: Simon Geschke über Motivation, vergangene Erfolge und neue Ziele	

REISE

Thüringer Wald: Marcel Kittels Top-Touren	122
Ruhe, Natur, Einsamkeit – und Training. Rennrad- und Gravelstrecken am Rennsteig.	
<small>Impressum Seite 121</small>	

JEDERMANN

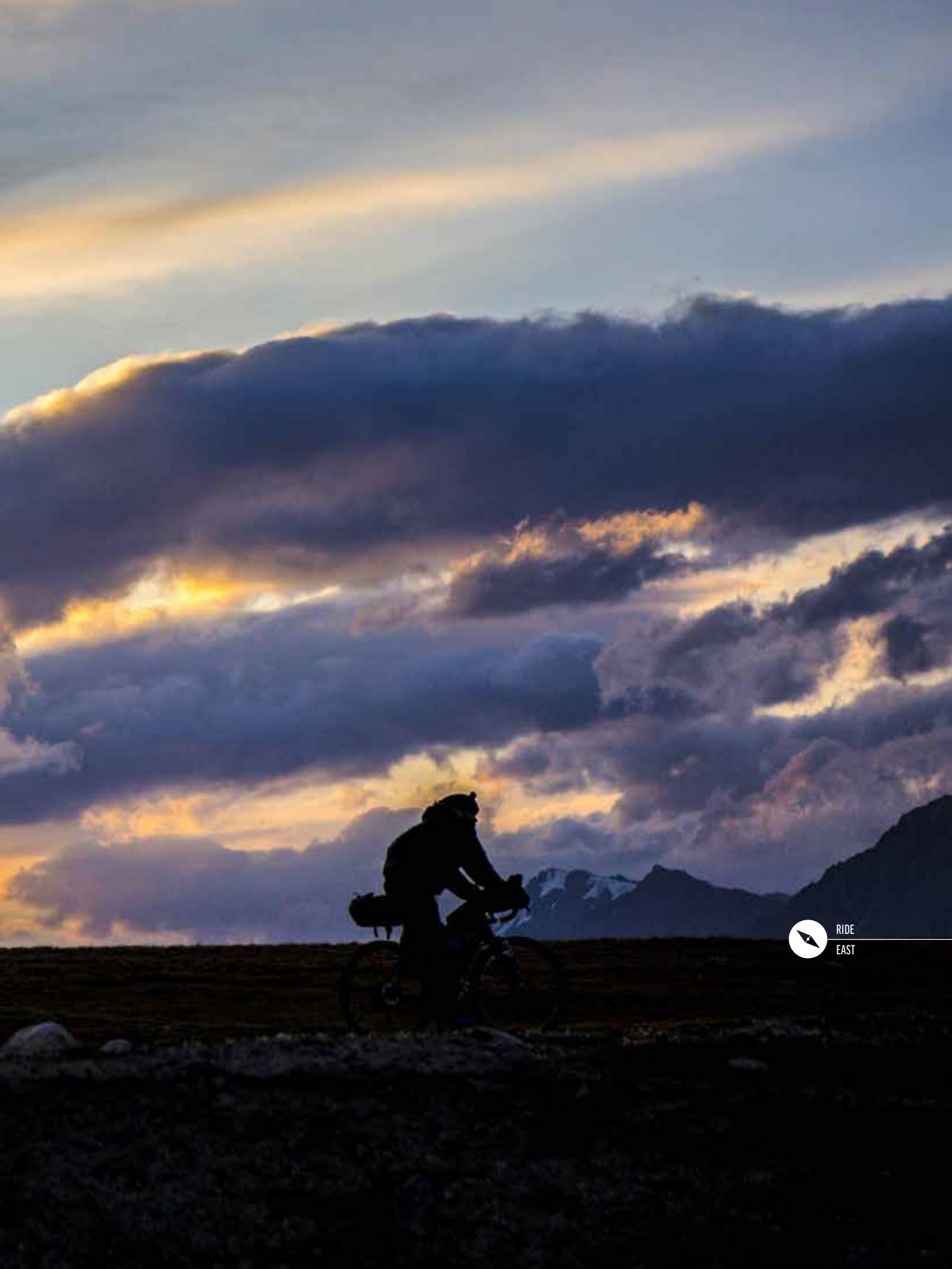


MENSCHEN | SZENEN | GESCHICHTEN

W
E
L
T

MIT 24 ERKRANKT ER AN KREBS - MIT 28 BRICHT ER AUF. IMMER GEN OSTEN. GEN HIMALAYA.
VON DRESDEN NACH INDIEN. ÜBER DIE HÖCHSTEN PÄSSE. AUF EINEM GRAVELBIKE. ZU NEUEM.
EINE REPORTAGE VON ABENTEUERN, VOM FALLEN UND VOM AUFSTEHEN, VOM SUCHEN UND VOM FINDEN.

W
E
L
T
R
E
K
S
E
N



RIDE
EAST

RADMARATHONS, 24-STUNDEN-RENNEN,
ULTRACYCLING: LUKAS KLÖCKNER
LEBTE FÜR DEN EXTREM-RADSPORT.

LEIDEN SCHAFT

BIS ZU DEM PUNKT, AN DEM ES
FÜR IHN EINFACH NICHT MEHR
WEITERGING. EIN PORTRAIT.

Text: Jan Zesewitz **Fotos:** privat, Sportograf, Holger Radifo



LUKAS
KLÖCKNER

NULL
AUF
47





ALS RENNRAD-EINSTEIGERIN ZUM GRÖSSTEN ZEITFAHREN EUROPAS: VON LEISTUNGSTESTS, TRAINING UND ANFÄNGERFEHLERN – EIN SELBSTVERSUCH & REPORT.

Text: Linda Klose, David Binnig
Fotos: Ralf Glaser, Sportograf

Rechts von mir: der See. Vor mir: grauer Asphalt. In mir: Glückshormone. Das, was ich hier tue, die Radsport-Disziplin „Zeitfahren“, steht eigentlich für: Kampf – den Kampf gegen sich selbst, gegen die Zeit, den Wind, den Schmerz. Ich „liege“ auf meinem Zeitfahrrad. Sieben Kilometer habe ich hinter mir – 40 liegen noch vor mir. Einmal um den Attersee. Seit dem Start hat sich meine Stimmung um 180 Grad gewandelt: von Nervosität, Angst, Verwirrung, Verzweiflung, Selbstzweifeln hin zu Glück. Ich bin im Flow. Ich spüre den Fahrtwind, sehe das Glitzern des klaren Wassers neben mir, fühle keinen Schmerz. Weder in den Beinen, noch im Rücken, noch im Nacken. Nichts von dem, was meine Vorbereitung bestimmt hat. Nichts von dem, das ich erwartet habe. Keine der negativen Gefühle – der kleinen und größeren Katastrophen. Heute ist alles anders als in den Wochen zuvor. Mein ausgeliehenes Zeitfahrrad und ich – wir passen zusammen. Ich liege auf den Triathlon-Aufliegern und fühle mich wohl. Zum ersten Mal. Kaum Wind, immer Mal wieder Zuschauer am Straßenrand, sanfte Kurven, perfekter Asphalt, kein Grund zu bremsen. Es läuft. Ich fliege, gefühlt, durch eine Idylle. Es wundert mich nicht, dass am Straßenrand ein Maler sitzt, der den See skizziert. Den Attersee. Jenen See, der diesem Radrennen seinen Namen gegeben hat: King of the Lake, kurz KOTL. 2009 veranstalteten die Mitglieder des Rad-Vereins Atterbiker hier zum ersten Mal ein Zeitfahren. Heute ist es mit rund 1400 Startern das größte Jedermann-Zeitfahrt-Event Europas. Es ist eines der wenigen Rennen, die im „Corona-Jahr“ 2020 überhaupt ausgetragen werden können.

Tagesform & Anfängerfehler

Für mich ist dies das erste Radrennen überhaupt – und das erste Zeitfahren meines Lebens. An Ostern 2019 saß ich zum ersten Mal auf einem Rennrad. Meine Sport-Erfahrung vorher: sehr überschaubar, ein bisschen Leichtathletik in der Jugend, unregelmäßiges Joggen in der Zwischenzeit und seit vier Jahren Crossfit. Ohne jemals mit Gewichten trainiert zu haben, hatte ich mich in meiner Crossfit-Box von zwei Trainings-Einheiten über drei Jahre hinweg auf fünf bis sechs Einheiten pro Woche gesteigert. Doch im Vorjahr bin ich leider von dem Status „echt fit“ zu dem Fitness-Stand „echt Lauch“ zurückgekehrt. Erst weil mir meine Uni-Abschlussarbeit zu wenig Zeit ließ, dann weil ich den Anschluss verloren hatte. Als es wieder richtig losgehen sollte, kam Corona. Erst in dieser Phase entdeckte ich das Radfahren für

TESTSTRECKE



RÄDER | PRODUKTE | NEUHEITEN

O
T
T
H

z
e
r
v
a
h

**Vielseitig, extrem robust,
geländegängig, schnell –
und preisleistungsstark:
17 Gravelbikes unter
3000 Euro im Test.**

Text: David Binnig, Johann Fährmann,
Yannik Achterberg, Jan Zesewitz

Fotos: Jürgen Amann, Castelli Cycling





NOHOTEL



BIKEPACKING UND CAMPING: FLEXIBEL, NATURVERBUNDEN UND SPONTAN. 18 ZELTE, ISOMATTEN UND SCHLAFSÄCKE FÜR ABENTEUER MIT DEM RAD IM TEST - WETTERSCHUTZ, KOMFORT, GRÖSSE, GEWICHT & MEHR.



Naturerlebnis und Abenteuer – auch abseits des Asphalt: Mit einem Gravelbike erreicht man neue Ziele. Beim Bikepacking ist man kaum mehr auf Hotels angewiesen. Wer während Radreisen in der Natur übernachtet, benötigt nicht viel mehr, als man einfach an seinem Rad befestigen kann. Die wichtigsten Utensilien: ein kompaktes Zelt, eine Isomatte und ein Schlafsack. Das Reisen mit dem Rad hat sich in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert – das Gepäck ist leichter und funktionaler geworden. Und es lässt sich einfacher und sicherer befestigen. Mit einem durchdachten System aus verschiedenen Taschen lässt sich das Gepäck auf mehrere Punkte am Rad verteilen. Für die RennRad-Ausgabe 11/2020 haben wir verschiedene Packtaschen-Systeme getestet. Dass auch das Gepäck selbst wenig Gewicht und ein geringes Volumen aufweisen kann, zeigt unser Test von vier Zelten, sechs Isomatten und acht Schlafsäcken sowie von Zubehör zur Befestigung.

Gewicht & Komfort

Bereits die Packmaße einer klassischen, eingerollten Isomatte sprechen gegen den Bikepacking-Einsatz. Moderne Modelle sind aufblasbar und hinsichtlich der Größe und des Gewichts etwa auf dem Niveau einer Halbliter- bis Liter-Trinkflasche. Aufblasbare Isomatten sind in Ausführungen erhältlich, bei denen „das Volumen“ nur durch Luft entsteht sowie in solchen, bei denen eine Schaumstofffüllung mit Luftdruck in Form gebracht wird. Die getesteten Modelle sind im aufgeblasenen Zustand zwischen vier und zehn Zentimeter dick. Dies bietet Vielen einen ausreichenden Komfort. Während klassische Luftmatratzen mit einem sehr geringen Gewicht punkten, liegt man auf Luft-Schaum-Matratzen bei einer gleichen Dicke oftmals etwas komfortabler und stabiler. Selbst die nur vier Zentimeter dicke Nordisk-Test-Matte ist überraschend bequem. Auch eine rutschfeste Oberfläche kann den Schlafkomfort verbessern. Deshalb überzeugten zwar die Matten von Klymit und Sea to Summit mit ihrem geringen Gewicht. Das beste Schlafgefühl bot aber die Therm-A-Rest Prolite Apex. Sie bot das beste Verhältnis zwischen einem geringen Gewicht und einer hohen Schlafqualität. Um noch weiteres Gewicht zu sparen, sind manche Modelle auch in

DIE KLEINSTEN & DIE LEICHTESTEN PRODUKTE:

Kleinstes Packmaß: Nordisk Telemark 2.2, Zelt: 13 x 41 Zentimeter
Sea to Summit Ultra, Luftmatratze: 7,5 x 17 Zentimeter
Sea to Summit Spark, Schlafsack: 12 x 20 Zentimeter

Geringstes Gewicht: MSR Front Range, Tarp: 951 Gramm
Sea to Summit Ultralight, Luftmatratze: 399 Gramm
Sea to Summit Spark Sp 1, Schlafsack: 369 Gramm

Günstiger Preis: Sierra Meteor Lite 2, Zelt: 419 Euro
Therm-A-Rest Questar, Daunenschlafs.: 219,95 Euro
Nordisk Gormsson, Kunstfaser schlafsack: 159, 95 Euro
Sea to Summit Glow, Quilt: 129,95 Euro

GRAVELBIKES ERMÖGLICHEN: NEUE WEGE, NEUE FREIHEITEN, NEUE NATUR-ERFAHRUNGEN. TEIL EINS UNSERER GRAVEL-KOLUMNE: DIE BEKLEIDUNG - TIPPS & TESTS.

NATUR



Text: Yannik Achterberg **Fotos:** Jake Stangel, Jürgen Amann

Ich spüre ein leichtes Kratzen am Oberarm: Ein dünner Ast mit vielen feinen Dornen hängt in meinem Trikot fest. Auf meinen Wangen mischen sich der Sand und Dreck der letzten Stunden mit Schweiß. Ich fahre auf einem schmalen Pfad im Wald. Ich fahre nah an meinem Limit – nicht weil ich es „muss“, nicht weil es auf einem Trainingsplan steht. Sondern weil ich es will. Der Grund der Geschwindigkeit heißt: Spaß. Flow.

Was ich während dieser Tour suche: Natur, Ruhe, Abenteuer. Das, was mich schon als Kind zum Radfahren gebracht hat. Heute wird meine Graveltour aber noch zu etwas anderem: zu einer Wanderung. Der Pfad unter und vor mir ist – immer wieder – zu steil, zu verwurzelt, zu felsig, zu eng. Absteigen, schieben, aufsteigen, fahren, absteigen. Dies ist der Rhythmus des heutigen Tages. Der Rhythmus einer anderen, intensiveren Natur-Erfahrung. Radfahren bedeutete für mich seit vielen Jahren vor allem: Rennradfahren, Rennen fahren, Trainieren, Reisen. Stunden-, Watt- und Kalorien-Zählen, Ziele, Schmerzen und Leistung. Meine Leidenschaft, mein Ehrgeiz. In der Zeit der Coronapandemie hat sich mein Horizont geweitet. Obwohl es kaum Reisen zu Rennen und Trainingslagern gab. Stattdessen: Abenteuer zu Hause, nahe Ziele, die Lust auf neue Erlebnisse, neue Wege, mehr Natur. Keine Rennen im Kalender, aber Ziele.

Schuhe & Pedale

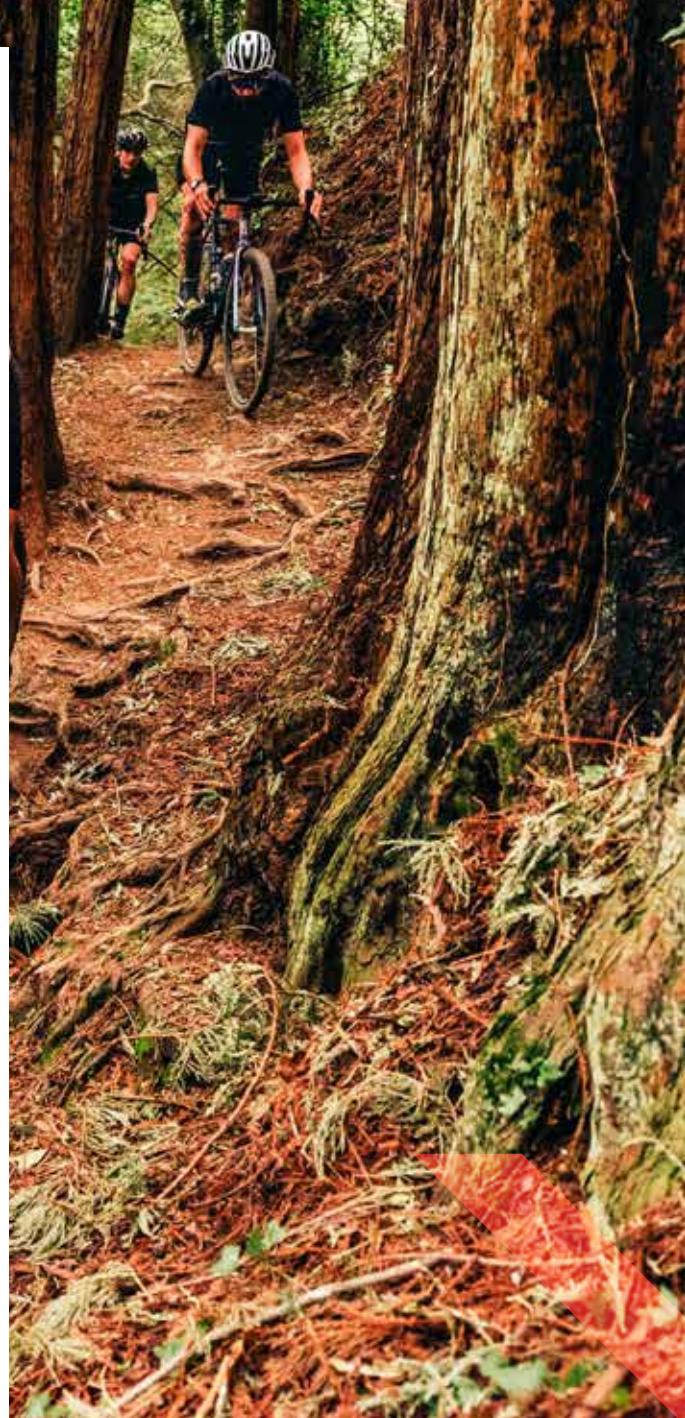
Mit dem Gravelbike bekomme ich viel von dem zurück, was mich ursprünglich am Rennradfahren fasziniert hat – was ich aber auf den Asphaltstraßen, auf denen der Verkehr und die Aggressivität wachsen, leider immer seltener erlebe. Das Naturerlebnis, die Stille, die Einsamkeit – und meine Neugier. Ich erkunde bisher unentdeckte Wege in meiner Umgebung und treibe mich zu immer längeren Touren an. Je öfter ich auf meinem „anderem“ Rad, dem mit dem Rennlenker und den 40 Millimeter breiten Stollenreifen, unterwegs bin, desto mehr Gedanken mache ich mir über meine Gravel- Ausrüstung. Während meiner immer längeren Touren, bei denen ich meist allein unterwegs bin, spüre ich immer deutlicher, was ich vermisste: Komfort, Stauraum und Robustheit. All dies trifft schon auf meine Pedale zu. Denn: Auch an meinem Gravelbike sind Mountainbike-Pedale montiert. Deren Klick-

VERBUNDEN

Systeme funktionieren auch während des harten Geländeeinsatzes noch – sie sind sehr viel „immuner“ gegen Dreck, Staub und Matsch als Rennrad-Modelle. Und: Die dazu passenden Rad-schuhe für Zwei-Loch-Mountainbike-Cleats besitzen in der Regel zwar weniger steife, aber profilierte „Gummi“-Sohlen, mit denen man auch längere Strecken gehen oder gar laufen kann. Neben den klassischen Mountainbike-Schuhen bieten einige Hersteller inzwischen spezielle Gravel-Modelle an.

Trikots & Radhosen

Der Schnitt von gravel-spezifischen Trikots ist bei vielen Herstellern etwas lockerer und weniger rennorientiert-enganliegend. Ein Grund dafür: Die Aerodynamik spielt, bei den meist geringeren Geschwindigkeiten im Gelände, eine geringere Rolle. Zudem muss der Stoff sowohl sehr robust sein, als auch elastisch genug, um den benötigten „Stauraum“ bieten zu können. Zusätzlich zu den üblichen drei Trikottaschen am unteren Rücken bieten viele Gravel-Trikots auch weiteren „Stauraum“, etwa in Form von Reißverschluss-Taschen am Brustbereich. Manche Hersteller nähen zudem zusätzliche Innentaschen am Rücken ein. Ein Gravel-Trikot bietet im Vergleich mit einem klassischen Rennrad-Modell oft doppelt so viele Taschen. Der verwendete Stoff ist zudem oft schwerer und „dicker“, um sowohl etwaige Berührungen mit Ästen oder Dornen als auch die durch das Tragen eines Rucksacks verursachte Reibung dauerhaft zu überstehen. Für Mehrtagestouren, während denen sich keine modernen Waschgelegenheiten bieten, eignen sich etwa Stoffe mit Anteilen von Merino-Wolle, da diese länger geruchsneutral bleiben. In vielen Fällen ist die Kombination eines nicht zu dünnen kurzen Trikots mit Armlingen, einer Windweste und einem Unterhemd die flexibelste Lösung. Mit dieser „Minimal-Ausrüstung“ kann man einen sehr breiten Temperatur-Bereich abdecken. Wie die spezifischen Trikots, so sind auch die Gravel-Hosen oft etwas weiter geschnitten. Das Sitzpolster sollte dennoch ohne Verrutschen körpernah anliegen. Da bei vielen Gravelbikes die Sitzposition aufrechter und weniger sportlich-gestreckt ausfällt, kann der Einsatz spezieller Sitzpolster sinnvoll sein. Gerade während langer Touren



TRAINING



ERNÄHRUNG | REGENERATION | TIPPS FÜR DIE FORM



NEUES AUS DER FORSCHUNG

Mehr Ausdauer & einen klar optimierten Fettstoffwechsel – das versprechen Keton-Getränke. Studien, Effekte & Hintergründe.



RADMARATHON-TRAINING

SAISON AUFTAKT

FRÜHJAHR, WÄRMERE TEMPERATUREN, MEHR KILOMETER AUF DEM RAD. TIPPS EINES EXPERTEN ZUM SAISONSTART.

Die erste Fahrt „kurz-kurz“, angenehme Temperaturen, weniger Matsch und Dreck an der Kleidung und am Rad – im Frühling starten Viele mit längeren Ausfahrten, mit dem gezielten Training: hin zu den ersten Saisonhöhepunkten des Jahres. Diese sind auch in diesem Jahr mit einigen Unsicherheiten verbunden: Die üblichen „frühen“ Langstreckenevents, wie etwa Mallorca 312 oder der Nove-Colli-Radmarathon in der Emilia Romagna, wurden verschoben. Und finden 2021 erst im Herbst statt. Bei aller Ungewissheit lohnt sich dennoch ein strukturiertes, bedachtes Training mit gesteigerten Umfängen im Frühjahr – egal ob die Ziele bereits feststehen, später im Jahr stattfinden, oder gar nicht als Rennen oder Radmarathons definiert sind. Doch die ersten langen Fahrten sind mit einigen Risiken verbunden, insbesondere für diejenigen, die im Winterhalbjahr wenig rad-spezifisch trainiert haben oder sich auf meist kürzere, intensive Rolleneinheiten fokussierten. Es ist daher meist sinnvoll, den Trainingsumfang langsam zu steigern. Die Wochenendausfahrten können sich beispielsweise jede Woche um eine Stunde verlängern – von einer zwei- oder dreistündigen Einheit zu vier- oder fünfstündigen. Das gibt dem Körper Zeit, sich an diese Belastungen zu gewöhnen. Der Stoffwechsel, das „Sitzfleisch“, die Muskeln und Sehnen werden so auf härtere Einheiten vorbereitet. Dies kann etwaige Überbelastungen, Verletzungen und andere Beschwerden verhindern.

Risiken, Pausen & Ausdauer-Training

Nicht nur die Dauer der Belastung kann einen Einfluss auf das Verletzungsrisiko haben. Das Wetter ist oft unbeständig – ein sonniger Tag verleitet häufig zum Tragen zu leichter Kleidung. Tipp: Lieber mit einer Schicht mehr starten und Armlinge, Knielinge, Westen und andere wärmende Kleidungsteile mit dabeihaben. Auch die Sitzposition hat oft einen Anteil an Beschwerden wie einer Überlastung der Sehnen oder einzelner Muskelgruppen – unterschiedliche Räder auf der Rolle und draußen zu fahren, kann eine Ursache sein. In größeren Gruppen sollte man laut den Corona-Maßnahmen ohnehin nicht unterwegs sein. Das ist jedoch nicht der einzige Grund, aus dem man dem Drang widerstehen sollte, sich in den Windschatten vorbeifahrender Radfahrer zu „hängen“. Wenn der Leistungsunterschied nicht zu groß ist, dann ist es kein Problem – deutlich schnellere Fahrer lässt man jedoch besser ziehen. Gerade zum Beginn der Saison sollte das Ziel nicht bei einem bestimmten Durchschnittstempo liegen. Wichtiger ist es, die eigenen Trainingsbereiche einzuhalten und sich vorwiegend im eigenen Grundlagentempo zu bewegen. Dies aktiviert die Fettverbrennung und hilft somit dabei, den gewünschten Trainingseffekt der Ökonomisierung zu erreichen. Auch wenn die Motivation noch so groß ist, darf man die Signale des Körpers nicht „überhören“. Oft sind es die Sehnen am Knie, die zuerst schmerzen. Dann heißt es, konsequent pausieren und Ursachenforschung betreiben. Um Problemen der Stütz- und Haltemuskulatur vorzubeugen, ist ein regelmäßiges Krafttraining sinnvoll. Auch Intervalle sollte man nur ausgeruht angehen. Umso wichtiger sind strikte Ruhetage, an denen auch weiter-

4700





ACHT ETAPPEN MIT JE MEHR ALS 3000 HÖHENMETERN, ACHT BERGANKÜNFTE, ZWEI KURZE ZEITFAHREN: DER GIRO D'ITALIA WIRD EIN RENNEN FÜR DIE BERGFAHRER - UND EIN SPEKTAKEL.

Bergankünfte

Angesichts dieses Streckenprofils haben mehrere Profis ihre Saisonpläne umgestellt: Einige Bergspezialisten stellten nicht, wie einst geplant, die Tour de France in den Mittelpunkt ihrer Saison, sondern den Giro. So etwa: Emanuel Buchmann. Der 28-jährige Ravensburger hat nach seinem Durchbruch in die Weltspitze – mit seinem vierten Gesamtrang bei der Tour de France 2019 – eine, auch verletzungsbedingt, extrem enttäuschende Saison 2020 hinter sich. „Es ist der Plan, dass ich mich auf den Giro konzentriere. Nachdem die Strecke der Tour de France präsentiert worden war, haben wir entschieden, dass diese Tour nicht wirklich für mich gemacht ist“, sagte Buchmann, der Kapitän des deutschen Bora-Hansgrohe-Teams. Das Streckenprofil der Grande Boucle mit, in Relation, vielen Zeitfahr-Kilometern und wenigen Bergankünften, kommt dem Bergspezialisten wenig entgegen. „Da sehe ich beim Giro die größere Chance, vorne reinzufahren.“ Der Giro d'Italia wird extrem stark besetzt sein – auch wenn er am 8. Mai ohne den Titelverteidiger starten wird: Tao Geoghegan Hart, Team Ineos Grenadiers, wird sich auf die Tour de France konzentrieren. Doch sein Team schickt einen wahrscheinlich noch stärkeren Fahrer als Kapitän nach Italien: Egan Bernal. Auch der 24-jährige Kolumbianer, der Tour-de-France-Sieger 2019, hat verletzungsbedingt eine schlechte Saison 2020 hinter sich. Wenn er in Topform nach Italien reist, wird er ein Top-Favorit für den Gesamtsieg sein. „Der Kurs scheint in diesem Jahr wirklich schwer zu sein und auch wunderschön. Ich denke, es wird ein schönes Rennen“, sagte ein anderer potenzieller Favorit. Ein Profi, der bislang noch keine einzige Grand Tour absolvierte: Remco Evenepoel. Der 21-jährige Belgier hätte bereits im Vorjahr zu den Giro-Favoriten gezählt – nach vier Rundfahrtssiegen bei vier Starts als vorherige Saisonbilanz 2020. Doch er stürzte während des Klassikers Il Lombardia schwer und brach sich das Becken. Sollte er vollständig gesund sein, so zählt auch er zu den Top-Favoriten.

5 700 Höhenmeter, an einem Tag, in den Dolomiten – über den Passo Fedaia, den Passo Pordoi, den Passo Giau und über 212 Kilometer bis ins Ziel in Cortina d'Ampezzo: Dies sind die Daten der 16., der Königsetappe, des Giro d'Italia 2021. Sie steht symbolisch für das, was die Strecke dieser Italien-Rundfahrt definiert: Berge und Höhenmeter. Zum Auftakt und zum Ende ist je ein Zeitfahren vorgesehen – ein neun Kilometer kurzer Prolog in Turin und ein 29 Kilometer langer Rundkurs in Mailand. Doch viel spricht dafür, dass die Entscheidungen dieses Giro in den Bergen fallen werden.

Velleicht an einem der legendären – und dem möglicherweise anspruchsvollsten – Anstieg des Profiradsports: dem Monte Zoncolan. Dessen Daten: 13,7 Kilometer, 1190 Höhenmeter, 8,8 Prozent Durchschnittssteigung. Auf seinem höchsten Punkt, rund 1740 Meter über dem Meer, findet am Ende der 14. Etappe eine von insgesamt acht Bergankünften statt. Die anderen werden vor allem in der dritten Woche ausgetragen: an der Segafredo di Aia bei Trient und an der Alpe di Mera nahe der Schweizer Grenze nördlich von Mailand und schließlich nach der 20. Etappe – die unter anderem über den San Bernardino und den Splügenpass in der Schweiz und insgesamt rund 4500 Höhenmeter führt – an der Valle Spluga. Schon am sechsten Renntag steht eine Bergankunft an. Auch die neunte Etappe endet mit einer solchen – nach rund 3500 Höhenmetern durch die Abruzzen und einem Finale auf Schotterstraßen bis nach Campo Felice.

DIE FAVORITEN

Egan Bernal	★★★★★
Remco Evenepoel*	★★★★★
Emanuel Buchmann	★★★
Thibaut Pinot	★★★
Simon Yates	★★★
Romain Bardet	★★★
Aleksander Vlasov	★★★
Joa Almeida	★★★
Mikel Landa	★★
Vincenzo Nibali	★★
Hugh Carthy	★★
George Bennett	★★

Weitere Favoriten: Dan Martin, Bauke Mollema, Pavel Sivakov, Jai Hindley



MITTELGEBIRGE

THÜRINGER WALD

