

RennRad

TESTS & REZEPTE

ERNÄHRUNG & LEISTUNG

PULVER, GELS, RIEGEL



NAHE TRAUM-STRECKEN

Höhenmeter & Natur: Touren im Erzgebirge und in Franken

Spezial: Ausdauer, Speed & Trainingslager

TRAINING: SPRINT & KRAFT

Schneller: Mehr Power – mit diesen Tipps & Trainingsplänen

111 TOP-PÄSSE & ANSTIEGE

Bergauf: Die Besten-Liste – Mitfahren & ein Rad gewinnen

GRAVEL: RENNEN & REIFEN

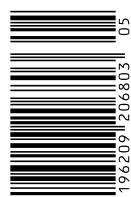
Material-Tipps: Tests, Tubeless Rekorde & ein Gravel-Triathlon

TEST: ENERGIERIEGEL & GELS

Kohlenhydrate, Mineralien & Co: 53 Energy-Produkte getestet

GRAVELRÄDER

RADTEST: 24 ALLROUND-MODELLE FÜR STRASSE & GELÄNDE - AB 1099 €





GRAVELN, TOUREN, TESTS & BERGE

4 5 Millimeter – sind die Reifen eines unserer Testräder breit: Das Canyon Grizl CF SL 7 Etap rollt damit auf den breitesten Pneus, die in diesem Testfeld vertreten sind. Dieses besteht aus 24 Gravelbikes verschiedenster Ausrichtungen: Komfort, Geschwindigkeit, Leichtgewicht, Offroad- und Bikepacking-Tauglichkeit – auch der Gravelradmarkt ist längst ausdifferenziert. Was bedeutet: Jeder kann das genau zu sich, zu den eigenen Wünschen und Vorstellungen passende Rad finden. Ein Hauptdiskussionspunkt unter Gravel-Fahrern betrifft: die Reifenwahl. „Breite Reifen sparen ein Drittel der Kraft“, sagt Jan Heine, ein Tüftler, Tester, Firmenchef und Fahrer, den wir für diese RennRad portraitiert haben. In unserer Touren- und Reportage-Rubrik stellen wir Strecken und Events für alle Bereiche vor: Von einem 100 Kilometer langen Gravel-Triathlon in Girona, organisiert von Jan Frodeno, dem erfolgreichsten Triathleten der Welt, bis zu etlichen langen, harten, einsamen Traum-Touren in Deutschland. Plus: 111

Top-Anstiege in Österreich, Deutschland und der Schweiz – und eine neue RennRad-Challenge, an der jeder teilnehmen, und gewinnen, kann. Der Hauptpreis: ein Scott-Addict-RC-20-Rennrad im Wert von 5299 Euro. Ein weiterer Schwerpunkt dieser Ausgabe lautet: Essen. Gesund, lecker und leistungsfördernd. Tipps und Rezepte dazu – und speziell zu den Effekten von Antioxidantien – finden Sie in unserem Spezial-Artikel. Einer der Protagonisten dieses Magazins, Jan Frodeno, sagt gar: „Ich lebe, um zu essen.“ Wir haben insgesamt 53 Riegel, Gels und Elektrolyt-Getränke getestet. Für mehr Energie auf Schotterwegen und Asphalt, bei der Passjagd oder bei der Husrunde mit Freunden.

David Binnig | Chefredakteur



wiegt das Parapera Anemos, das leichteste Gravelbike unseres Testfelds. 24 Gravelbikes im Test finden Sie ab der Seite 58.



absolvierten unsere beiden Protagonisten in der Fränkischen Schweiz. Die Reportage dazu finden Sie ab der Seite 28.

16



Gravel-Triathlon: Schwimmen, Trail-Laufen und Graveln. Jan Frodenos Off-Road-Triathlon rund um Girona. Die Reportage

28



Reportage: 10.000 Höhenmeter in der Fränkischen Schweiz. Der Selbstversuch

102



Ernährung: Antioxidantien, Studien & Rezepte

58



Radtest-Spezial: 24 vielseitige Gravel-Räder ab 1099 Euro im Vergleich

Titelbild: Etienne Schoeman
Ort: Leiden, Belgien





INHALT

AUSGABE 5 | 2022

ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Nachhaltigkeit und Kosten. Fern- und Nahverkehr im internationalen Vergleich

Selbstversuch: Jan Frodenos Gravel-Triathlon 16

Schwimmen, Trail-Run, Graveln: 100 Kilometer auf den Küsten-Trails rund um Girona. Die Reportage

Extrem-Tour: 10.000 Höhenmeter in Franken 28

Ruhig, nah und extrem hügelig: 10.000 Höhenmeter und 425 Kilometer nonstop – ein Selbstversuch

Portrait: Gravel-Pionier & Top-Reifen 40

Er entwickelt Gravelbikes, -Teile und -Reifen – und stellt selbst Rekorde auf: Jan Heine im Portrait

Die Passjagd: Top-Anstiege – die Bestenliste 50

111 schöne und schwere Anstiege in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Aktion & Gewinnspiel

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Räder, Bekleidung & mehr 56

Neue Powermeter-Pedale von Wahoo, ein Helm von BBB, ein Sattel von Fizik und vieles mehr

Radtest-Spezial: 24 Gravelbikes ab 1099 Euro 58

Allroad-Modelle aller Preisklassen im großen Test: Räder von Canyon, Specialized, Cervélo & mehr

Test: Ernährung & Leistung – Gels und Riegel 74

Riegel, Gels & Getränke: Welche Produkte eignen sich für Training und Wettkampf? Der Vergleichstest

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 88

Studie: Natron und Leistungssteigerung. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Training: Sprinten – Kraft & Schnelligkeit 90

Das Sprinten gehört zum Radsport – und ist effizient trainierbar. Tipps, Anleitungen & ein Trainingslager

Rad-Marathon-Training: Schneller am Berg 98

Tipps für das Berg-Training indoor und draußen. Die richtige Pacing Strategie. Plus: Trainingspläne

Ernährung: Antioxidantien, Studien & Rezepte 102

Die Effekte auf die Gesundheit, die Regeneration & die Leistungsfähigkeit. Mit Ernährungstipps

PELOTON

51.000 Höhenmeter: Der Giro d'Italia 112

Sechs Bergetappen und nur zwei Zeitfahren: Die Pässe, Favoriten & Highlights des Giro

Portraits: Talente & der Weg zum Radprofi 116

Acht deutsche Fahrer haben den Sprung zu den Profis geschafft. Einblicke & Einschätzungen

REISE

Top-Ziel in Deutschland: Das Erzgebirge 124

Leere Straßen, Ruhe, Natur und unendliche Höhenmeter: Touren-Tipps & Erlebnisse

Impressum Seite 123

ER·FAHR·EN



GRAVEL: RÄDER & RENNEN

Für dieses Magazin haben wir 24 Gravelbikes aller Preisklassen getestet. Das Rad-Segment differenziert sich immer weiter aus. Die Räder vereinen viele Eigenschaften in sich. Einige der Testmodelle sind klar an Rennräder orientiert: leicht, schnell, sportiv. Andere erinnern an Mountainbikes. „Gravel“ ist so viel mehr als nur ein Trend. Die großen Rennen boomen seit Jahren – Rennen wie das „Unbound Gravel“. Die Streckendaten: 320 Kilometer, 3300 Höhenmeter. In dieser Saison gibt es nun erstmals eine UCI Gravel Series: Eine Rennserie, die der Qualifikation für offizielle Gravel-Weltmeisterschaften dient. Wie sich der Gravel-Sport durch die zunehmende Professionalisierung und Kommerzialisierung verändert, steht im Leitartikel der RennRad 3/2022. In diesem Magazin finden Sie – neben dem großen Rad-Test – auch das Portrait eines Gravel-Pioniers, -Fahrers und -Reifen-Produzenten sowie die Reportage zu einem ganz besonderen Triathlon.





**SCHWIMMEN, RADFAHREN,
LAUFEN – IM MITTELMEER UND
AUF DEN KÜSTEN-TRAILS BIS
NACH GIRONA. JAN FRODENOS
ALTERNATIV-TRIATHLON SGRAIL100
IST NEU UND ANDERS: ABENTEUER,
GEMEINSCHAFT, HERAUSFORDERUNG.
DER SELBSTVERSUCH.**

TRAIL TAKK



Noch zwei Minuten bis zum Start“, brüllt Till Schenk. Er trägt einen Neopren-Anzug und hält eine Pistole in der Hand.

Alle warten auf seine Ansagen, zupfen an ihren Schwimmhüten und -brillen und an ihren dunklen Ganzkörper-Neoprenanzügen. Alle – das sind ich und rund 130 weitere Starter. Triathleten – zumindest für diesen einen Tag wie in meinem Fall. Ich bin nervös, hüpfte von einem Bein auf das andere. Ich sehe mich um: Wir sind wie aufgeregte Pinguine, die ungeduldig auf die nächste Eisscholle warten. Wir alle warten. Nicht in der Antarktis, sondern am katalonischen Mittelmeerstrand. Nicht auf eine Scholle, sondern auf den Startschuss. Darauf, dass wir in das jetzt im Oktober rund 18 Grad kalte Wasser laufen dürfen.

Ich bin in diesem Moment allerdings vor allem mit mir selbst beschäftigt. Ich stehe in der Menge ganz hinten und verfluche mich. Und stelle mir eine ganz grundlegende Frage: Was mache ich eigentlich hier? Hätte ich nicht wenigstens einmal vorher schwimmen gehen sollen? Ein bisschen trainieren? Meine Vorbereitung ist nicht ideal – so viel steht schon jetzt fest. Doch für solche Gedanken ist es nun zu spät. „Noch 20 Sekunden“, ruft Till Schenk, der sonst im Hawaii-Hemd bei vielen Triathlon-Veranstaltungen weltweit von Ägypten bis Honolulu moderiert.

REISE

FRANKEN BERG WALD



Text: Andreas Regler, David Binnig
Fotos: Tom Meyer

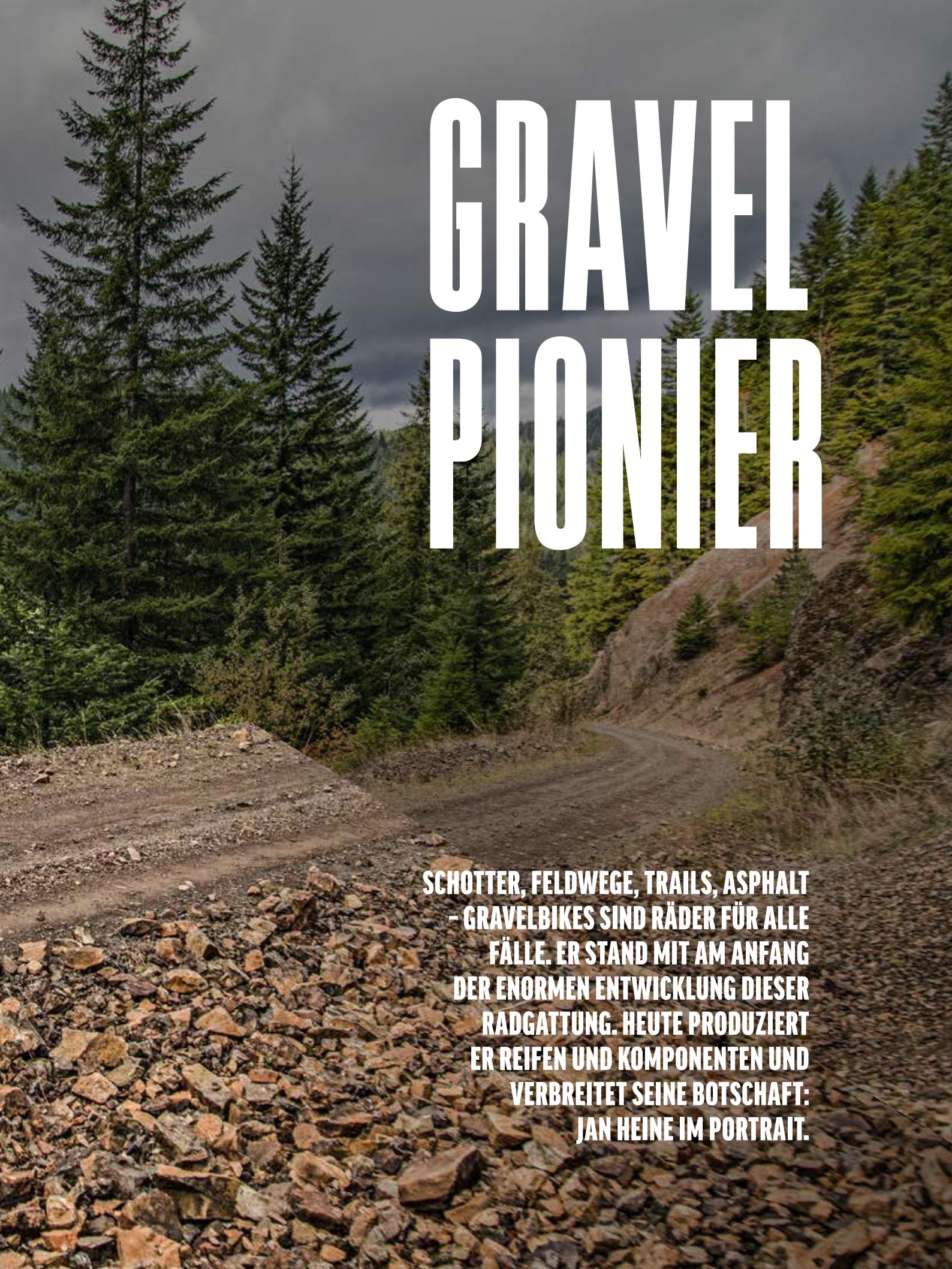
**SO NAH UND DOCH SO ANDERS: NATÜRLICH, RUHIG UND EXTREM HÜGELIG –
DIE FRÄNKISCHE SCHWEIZ. WOLFGANG VOIT UND PETER RENNER FÜHRTE
HIER EINEN EXTREMEN SELBSTVERSUCH DURCH: 432 KILOMETER,
10.000 HÖHENMETER – NONSTOP. DIE REPORTAGE.**



432 KILOMETER | 10.000 HÖHENMETER

JAN HEINE

GRAVEL PIONIER

A wide-angle photograph of a gravel road winding through a dense forest of tall evergreen trees. The road is made of dirt and small stones, with some larger rocks scattered along the edges. The forest is lush and green, with trees of varying heights. In the background, a cloudy sky is visible, suggesting an overcast day.

SCHOTTER, FELDWEGE, TRAILS, ASPHALT
- GRAVELBIKES SIND RÄDER FÜR ALLE
FÄLLE. ER STAND MIT AM ANFANG
DER ENORMEN ENTWICKLUNG DIESER
RADGATTUNG. HEUTE PRODUZIERT
ER REIFEN UND KOMPONENTEN UND
VERBREITET SEINE BOTSCHAFT:
JAN HEINE IM PORTRAIT.



X BERGAUF

108

111

106

107

110 109

104

103

102

93

34

56

78

84

90

99

101

98

85

105

100

58

97

66

60

48

70

76

65

83

74

66

33

77

44

30

95

31

49

52

22

35

20

24

16

10

23

11

3

21

10

16

27

39

21

10

16

23

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

10

16

21

HAUPTSACHE BERGAUF: WIR HABEN 111 ANSTIEGE IN GANZ DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH UND DER SCHWEIZ AUSGEWÄHLT - UND VERANSTALTEN ZUSAMMEN MIT QUÄLDICH.DE DIE RENNRAD-PASSJAGD. DIE ZIELE: RADFAHREN, ERLEBEN, GEWINNEN.



Text: Redaktion **Fotos:** Sportograf, Castelli

Von 40 bis zu 1975 Höhenmeter – vom Aschberg im Norden bis zur Griesalp im Berner Oberland, vom Collmberg bis zum Kahlenberg bei Wien: Das ist die RennRad-Passjagd, eine neue Challenge für alle Rennradfahrer. Die Daten: 111 Anstiege, drei Länder – Deutschland, Österreich, Schweiz – und zahlreiche Preise zu gewinnen. Schwarzwald, Odenwald, Pfälzer-, Bayerischer- und Wienerwald, die Rhön, das Erzgebirge, der Thüringer Wald, die Bayerischen, Schweizer und Österreichischen Alpen: Die Anstiege unserer Top-Liste finden sich in etlichen Regionen.

Somit gilt: Egal, wo man wohnt – der nächste „Passjagd-Anstieg“ ist nie weit weg. Anders als bei anderen „Bestenlisten“ geht es bei unserer RennRad-Passjagd-Challenge nicht darum, möglichst schnell bergauf zu fahren beziehungsweise die Bestzeiten in bestimmten Streckensegmenten zu halten, sondern um das Mitmachen, das Dabeisein, das Radfahren an sich. Deshalb gilt auch für die Vergabe unserer großen Hauptpreise: Jeder kann gewinnen. Denn: Die Preise werden unter allen Teilnehmern der „RennRad-Passjagd powered by quäldich.de“ verlost.

ALLROAD

GELÄNDEGÄNGIG, ROBUST,
VIELSEITIG, SCHNELL:
GRAVELBIKES BILDEN EINE
ENORME BANDBREITE AB.
24 MODELLE AB 1099 EURO
IM GROSSEN TEST.





ÜBERBLICK

DAS LEICHTSTE RAD

Parapera Anemos

Das Gewicht: 7,72 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE RAD

Triban Grvl 520 Sub 700

Der Preis: 1099 Euro

DIE RÄDER MIT DEN BREITESTEN REIFEN

Bergamont Grandurance Elite &

Canyon Grizl CF SL 7 eTap

Die Breite: 45 Millimeter

Reportagen, Reiseziele und etliche Tests zu den Themen Gravel und Bikepacking finden Sie in unserer digitalen Gravel-Spezial-Ausgabe auf 180 Seiten. Diese finden Sie, wie alle weiteren Ausgaben, in unserem Onlineshop unter: shop.bva-bikemedia.de

Text: Y. Achterberg, D. Binnig, L. Echtermann,

J. Fährmann, M. Hempfer, J. Zesewitz

Fotos: Jürgen Amann, Gideon Heede, Castelli Cycling

2 4 Räder – ein Rad-Segment: Gravel. Doch Gravel ist nicht gleich Gravel. Der Bereich differenziert sich immer weiter aus. Die Ansprüche, und die Räder, werden immer spezieller: vom Renn- über den Alltags-, den Pendel-, den Mountainbike- bis hin zum Mehrtages-Tour-mit-Gepäck-Einsatz – in diesem Testfeld sind Modelle für alle Fälle vertreten. Und: aus allen Preisklassen. Das günstigste getestete Gravelrad kostet 1099 Euro. Die Ausstattung: TRP-Scheibenbremsen und eine 105er-Schaltgruppe. Das Gewicht: 10,8 Kilogramm. Das Modell: Triban Grvl 520. Am anderen Ende des Preis-Spektrums ist das Wilier Rave SLR angesiedelt. Sein Gewicht: 8,07 Kilogramm. Sein Preis: 8300 Euro. Einige Modelle erinnern in ihrer Geometrie und Ausrichtung an Race-Modelle und Cyclocrosser – bei anderen liegt der Fokus klar auf der Langstrecke, auf den Parametern Fahrkomfort und Laufruhe. Ein Merkmal, an dem man die unterschiedlichen Ausrichtungen der Testmodelle ablesen kann, ist: die Reifenbreite. So rollt etwa das Trenga De KSG 9.2 auf 35 Millimeter „schmalen“ Pneus. Was zu seinem potenziellen Haupteinsatzgebiet passt, denn: Es ist eines der am klarsten auf den sportiven Einsatz ausgerichteten Modelle. Am Bergamont Grandurance Elite und am Canyon Grizl CF SL 7 sind 45 Millimeter breite Schwalbe-G-One-Bite-Reifen montiert. Beide Modelle sind stark auf den Offroad- und Bikepacking-Einsatz sowie die Langstrecke ausgerichtet.

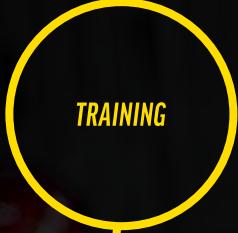
Tradition & Innovation

Dies zeigen auch die zahlreichen Montagepunkte für Schutzbleche, Taschen und Gepäckträger am Rahmen und an der Gabel an diesen beiden und an vielen anderen Test-Modellen. Specialized setzt mit dem Diverge auf maximale Geländetauglichkeit. Das getestete Diverge Sport Carbon ist mit einem Future-Shock-Dämpfungssystem am Steuerrohr ausgestattet, das bis zu 20 Millimeter Federweg bietet. Dieses arbeitete auch im Rahmen dieses Tests überzeugend. Neben den bewährten Zweifach- und etlichen Einfach-Antrieben, die sich gerade im Offroad-Bereich durchsetzen, taucht in diesem Testfeld noch eine weitere „Antriebsart“ auf: die Nabenschaltung. Der Hersteller Classified ist hier mit einer Hinterradnaben-Schaltung vertreten, die den Umwerfer beziehungsweise das zweite Blatt ersetzen soll. Über ein funkgesteuertes Signal kann die Nabe zwischen zwei Übersetzungen wechseln – dies ermöglicht eine große Gangbandbreite, kleine Gangsprünge und eine schnelle Schaltmöglichkeit unter Vollbelastung. Das System ist an zwei Testmodellen verbaut: dem Pilot Scram und dem Titici All-in. Beide Testräder vereinen innovative Technik mit „klassischen“ Materialien: einem Titan- respektive einem in Italien von Hand hergestellten Aluminium-Rahmen. Mit dem Bombtrack Arise SG ist auch ein Stahl-Rahmen-Modell in diesem Test vertreten. Dieser überzeugt durch seine Verarbeitung und seine Robustheit. Wobei auch eine bekannte Schwäche des Materials deutlich wird: Das Arise wiegt in der Testgröße L 12,19 Kilogramm. Und damit 4,4 Kilogramm mehr als das leichteste Modell dieses Testfeldes: das Parapera Anemos. Dieses ist, ebenso wie die Modelle von Factor, Wilier und Basso, primär auf den sportiven Einsatz ausgerichtet. Gravel ist eben ungleich Gravel. Das Einsatzgebiet – und somit das „ideale Gravelrad“ – ist individuell. //

GETRÄNKEPULVER, GELS, RIEGEL:
SPORTNAHRUNG SOLL BEKÖMMLICH
SEIN, ENERGIE LIEFERN - UND
SCHMECKEN. WIR HABEN 53
PRODUKTE GETESTET.

LE TTE O BS E R R





TRAINING

SCHNE KRAFT

SCHNELLER WERDEN: DAS SPRINTEN,
ATTACKIEREN, BESCHLEUNIGEN GEHÖRT ZUM
RADSPORT - UND IST EFFIZIENT TRAINIERBAR.
VON KRAFT, MUSKELFASERN UND TRAINING:
TIPPS, ANLEITUNGEN & EIN TRAININGSLAGER.

Text: Markus Kinzlbauer, David Binnig
Fotos: Cor Vos

L L



3RIDES

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.

Text: Maren & Isa Franz **Foto:** Florian Lehmann

Ich kämpfe um Sauerstoff. Jeder Atemzug ist so tief, dass er Kraft kostet. Der Ventilator bläst mir die kalte Luft ins Gesicht. Der Luftzug ist so stark, dass er den Lauf der Rinnsale, in denen der Schweiß an meiner Stirn herunterläuft, nach hinten bewegt. Ich gebe alles – ohne auch nur einen Zentimeter vorwärtszukommen. Ich sitze auf meinem Rad und bewege die Kurbel – immer langsamer, 100, 96, 92, 86, 81, 77, 73 Umdrehungen pro Minute. Mehr geht nicht mehr. Ich sitze verkrampt auf meinem Rad, das in einen Smart-Rollen-Trainer eingespannt ist. Die Bewegung ist dieselbe wie draußen, auf den Straßen, in der Natur. Und fühlt sich doch ganz anders an. Ich kämpfe mit meinen Intervallen. Für zwanzig Sekunden gebe ich alles. All out. So, wie es an zwei Tagen pro Woche in meinem Trainingsplan steht. Er besteht aus einer Mischung aus Grundlagen- und Intervalltraining. Aus Ausdauer und Schmerz. Die Einheiten sind unter der Woche etwas kürzer gehalten und am Wochenende sind bis zu 2,5 Stunden eingeplant.

– 3RIDES-FESTIVAL & MARATHON

Der Gran Fondo des 3Rides Festivals, das vom 13. bis zum 15. Mai 2022 stattfindet, ist Maren und Isa Franz' Saisonziel. Darauf trainieren sie hin. Das Festival findet erstmals auf dem CHIO-Gelände in Aachen statt. Die Veranstalter – der Radmagazinverlag BVA Bikemedia, der auch das Magazin RennRad publiziert, und der Event-Spezialist ProStyle – rechnen mit 35.000 Besuchern im Dreiländereck Deutschland, Belgien und Niederlande. Das Festival richtet sich an alle Rad-Interessierten. Neben Ausstellungen und Testbereichen werden auch Parcours, Ausfahrten und Radmarathons für alle Altersstufen und Leistungsklassen angeboten. Der Gran Fondo führt über 160 Kilometer und mehr als 3000 Höhenmeter durch die Ausläufer der Ardennen in Ostbelgien und teils über dieselben Straßen wie der Frühjahrsklassiker Amstel Gold Race. Auch ein 120-Kilometer-Medio-Fondo sowie ein Mini Fondo werden angeboten. Isa und Maren Franz sind Teil des RennRad Cycling Clubs, R2C2. Dieser bietet Austausch mit anderen, Trainingstipps, etliche Rabatte und exklusive Spar-Angebote, gemeinsame Events – und vieles mehr. Alles zum R2C2 finden Sie online unter: www.radclub.de Alle Informationen zum Festival: www.3rides-festival.com

ANTI OXIDANS

The background of the image is a vibrant teal color. Scattered across it are numerous capsules of various colors and combinations. Visible ones include pink and white, green and white, orange and white, yellow and white, and blue and white. Some capsules have a slight gradient or a textured surface. The arrangement is somewhat random, with some capsules in the foreground and others partially visible in the background.

51.000

HÖHENMETER

SECHS BERGETAPPEN, NUR ZWEI KURZE
ZEITFAHREN – UND 51.000 HÖHENMETER:
DER GIRO D’ITALIA WIRD EXTREM. DIE
STRECKE, DIE FAVORITEN. EINBLICKE.

51.000

HÖHENMETER, 4000 MEHR ALS IM JAHR 2021, SIND AUF DIE
21 ETAPPEN DES RENNENS VERTEILT

2239

METER HOCH LIEGT DER PORDOI-PASS – DER HÖCHSTE
PUNKT DES GIRO D’ITALIA

201

KILOMETER IST DIE LÄNGSTE TAGESDISTANZ,
AM 3. UND 11. TAG

176

FAHRER WERDEN AM 6. MAI IN BUDAPEST AN DEN
START GEHEN. ACHT FAHRER PRO TEAM

26,3

ZEITFAHRKILOMETER SIND ES INSGESAMT, VERTEILT
AUF ZWEI KURZE ETAPPEN

14

DER AUFTAKT IN BUDAPEST WIRD DER 14. AUSLANDSSTART
DES GIRO SEINER GESCHICHTE SEIN

5

BERGANKÜNFTE SIND GEPLANT: ÄTNA, BLOCKHAUS,
COGNE, SANTUARIO DI CASTELMONTE UND PASSO FEDAIA

3

LÄNDER BEREIST DER GIRO IN DIESEM JAHR: UNGARN,
ITALIEN UND, KURZ, SLOWENIEN

Text: Christina Kapp Fotos: Cor Vos

1940 stand Fausto Coppi hier, an diesem Schicksalsberg, kurz davor aufzugeben – als sein Teamkollege ihn anschrie und ihm Schnee ins Gesicht warf. Coppi fuhr weiter. Und gewann am Ende seinen ersten Giro d’Italia. Sein Teamkollege wurde danach zu seinem größten Konkurrenten. Sein Name: Gino Bartali. Seitdem war dieser Pass Dutzende Male ein Teil der Giro-Strecke. So auch in diesem Jahr. Er liegt in den Dolomiten, führt auf bis zu 2239 Meter über dem Meer – und ist einer der schönsten Pässe der Welt: der Passo Pordoi. Hier erreichen die Fahrer, am vorletzten Tag der Rundfahrt, den höchsten Punkt des Giro d’Italia 2022.

Entscheidet sich hier der Kampf um die Gesamtwertung? Klar ist: Bei der Auffahrt von Canazei aus müssen die Profis auf rund 12,5 Kilometern 774 Höhenmeter überwinden. Am Ende der Etappe haben sie die rund 51.000 Gesamt-Höhenmeter des Giro 2022 fast komplett absolviert – und damit rund 4000 mehr als im Vorjahr. Allein die potenzielle Königsetappe, die 16. von Salò nach Aprica, weist 5440 Höhenmeter auf. Zwischen dem Start in Budapest am 6. Mai und dem Finale in Verona stehen 21 Etappen, vier Bergankünfte, zwei Einzelzeitfahren und insgesamt 3410 Kilometer auf dem Programm. Wieder einmal ist der Giro ein Rennen für die Bergfahrer. Der Start in Ungarn war bereits für 2020 geplant – musste jedoch pandemiebedingt verschoben werden. Nun ist es so weit. Die erste Etappe wird voraussichtlich eine für die Sprinter werden. Erst danach folgt der Prolog: ein 9,2 Kilometer kurzes Zeitfahren durch die historische Altstadt Budapests.

GENE RATI ON

next

Der Weg in den Profi-Radsport ist lang und hart. Vor dieser Saison gab es einen Rekord: Gleich acht deutsche Fahrer haben es zu den Profis geschafft. Einblicke.

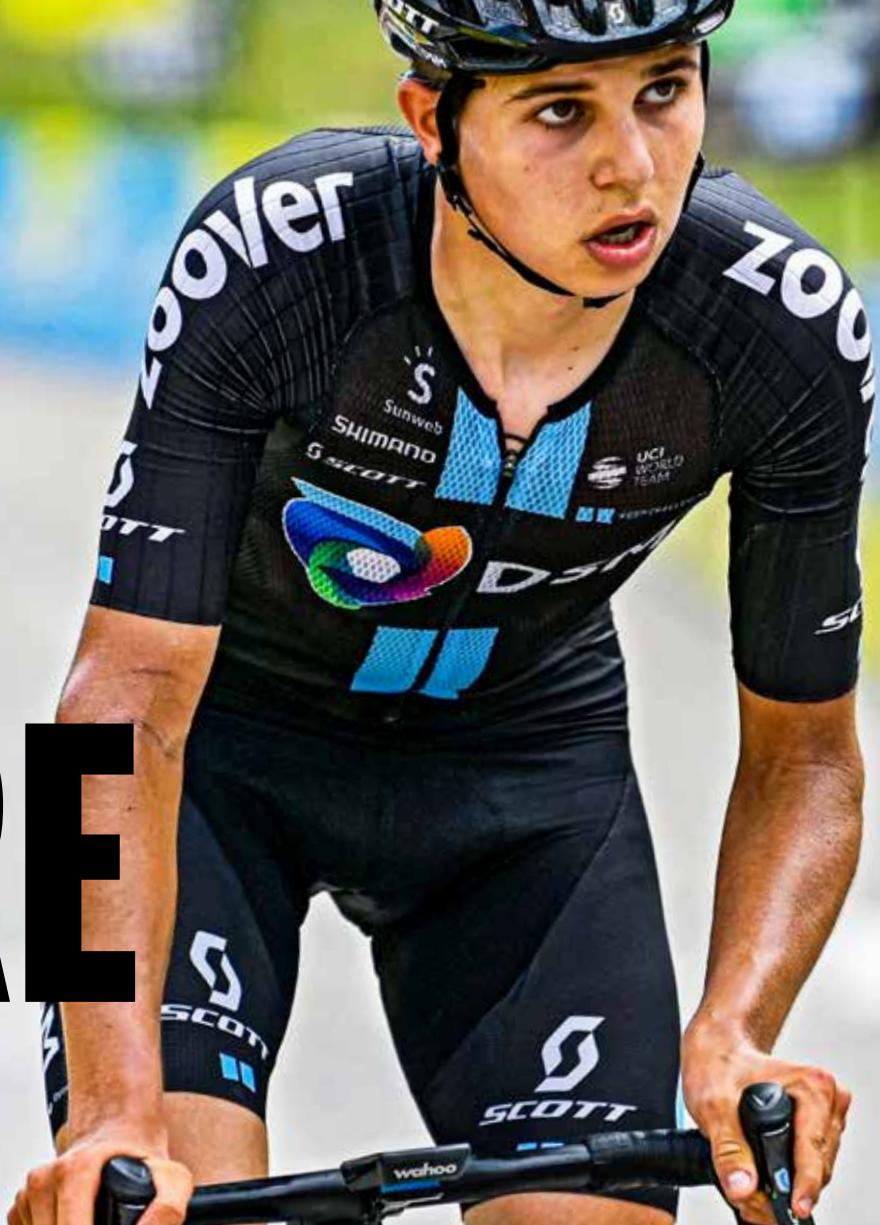
Text: Christina Kapp **Fotos:** Cor Vos

Er ist einer von fünf – und einer von acht: Einer von fünf Neuzugängen des Top-Teams Ineos Grenadiers, die jünger als 22 Jahre sind. Und einer von gleich acht jungen deutschen Fahrern, die es vor der Saison 2022 geschafft haben, einen Vertrag bei einem WorldTour- beziehungsweise Pro-Continental-Team zu bekommen. Sein Name: Kim Heiduk. Seine Empfehlung: zehn Top-Ten-Platzierungen in der Vorsaison – darunter zwei Siege. Er gewann sowohl eine Etappe der Tour d'Eure-et-Loir als auch das Rennen um den Deutschen-Meister-Titel der U23-Klasse. Schon 2017, als 17-Jähriger, sprach er die Worte: „Ich wäre gerne bereit, Radprofi zu werden. Wenn es sich ergibt.“ In jenem Jahr gewann der Schwabe, der für den Traditionsverein RSV Öschelbronn fuhr, die Junioren-DM-Silbermedaille im Punktefahren auf der Bahn – und die Bronzemedaille bei der Straßen-DM. Kim Heiduk war neun Jahre alt, als er seine ersten Radrennen fuhr. „Ich habe die Motivation und den Spaß



LEHR JAHRE

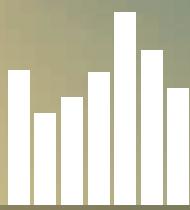
Text: Christina Kapp Fotos: Cor Vos



Italien – ist die Heimat seiner Mutter, der Ursprung seines Wegs in den Radsport und: der Ort eines seiner bislang besten Rennen als Radprofi. Der Ort, an dem er spürte: Ich komme an, hier, auf diesem Niveau, in dieser Welt, im Profi-Radsport, in der WorldTour, der ersten Liga des Radsports. Es ist die letzte Etappe der Sizilien-Rundfahrt. Marco Brenner fährt in der Spitzengruppe. Am Ende des 180 Kilometer langen bergigen Rennens fährt er als 24. über die Ziellinie. Rund vier Minuten nach dem Tagessieger: Vincenzo Nibali. Der Italiener ist 17 Jahre älter als der Deutsche. Die beiden stehen für die enorme Heterogenität des Profi-Pelotons. Für zwei Generationen. Für Großmeister – und potenzielle Aufsteiger. Marco Brenner wurde im August 19 Jahre alt. Die Saison 2022 wird seine zweite als Radprofi sein. Sein Trainingsaufbau bis dahin: Grundlagentraining in der Region Málaga an der Costa del Sol. Dann, Anfang Dezember, das erste Team-Trainingslager in Calpe. Mit gesteigerten Intensitäten. Mitte Februar fuhr er seine ersten Rennen – bei der Tour of Oman. Bei der Königsteppe, die mit einer Bergankunft auf dem „Green Mountain“ endete, fuhr er auf Rang 17. Marco Brenner zählt zu den extrem wenigen Athleten, die die komplette U23-Klasse „übersprangen“ – und direkt von den Junioren in die WorldTour wechselten.

Rennen & Berge

Brenners Großeltern stammen aus Sizilien. „Als ich vor dem Beginn der Sizilien-Rundfahrt im Flugzeug saß und dort hörte, dass wir bald auf der Insel landen, fühlte ich mich wie früher, wenn wir in die Ferien flogen“, sagt er. „Das war ein Gefühl wie Weihnachten, wenn man die Geschenke auspackt.“ Er fuhr ein gutes Rennen und bewährte sich – nach einem harten Einstieg in die neue Welt. Sizilien war wohl der richtige Ort dafür. „Da meine Mutter Italienerin ist, lag es früher nahe, dass man öfter in den Urlaub nach Italien fährt. In Italien gibt es schon Rennradrennen für Sechsjährige. Ich weiß noch genau, wie ich mein erstes Rennrad von einem italienischen Verein bekommen habe, während wir in unserem Haus in Caldiero bei Verona die Schulferien verbrachten. Zuerst war es sehr wacklig und ich konnte mir gar nicht vorstellen, dass ich damit mal Rennen fahren werde“, sagt Brenner. „Zusammen mit unseren Freunden verbrachten wir viele gemeinsame Wochenenden in Italien bei Rennen und ich merkte recht früh, dass mir das Rennradfahren wohl mehr liegt als Mountainbiken. Trainiert habe ich als Kind immer zusammen mit meinem Papa und meinem Bruder. Man kann es einfach nur Luxus oder Glück nennen, dass der Papa nachts arbeitet, um



REISEREPORTEAGE

ERZGEBIRGE

LEERE STRASSEN, RUHE, NATUR – UND UNENDLICHE
HÖHENMETER-OPTIONEN: DAS IST DAS ERZGEBIRGE.
ANSTIEGE, TRAUM-TOUREN UND ERLEBNISSE.



Text: David Binnig, Robert Petzold

Fotos: Manuel Rohne

Noch 20 Meter bis nach oben, bis zu dem braunen Pass-Schild, noch 15 Meter, noch zehn – ich sehe die Zahl, die darauf steht, und bin verwirrt. Sie lautet: 1788. Meter über dem Meer? Höhenmeter? Beides kann nicht sein. Erst als ich direkt vor dem Schild anhalte, um meine Windweste über das Trikot zu ziehen, und „das Kleingedruckte“ lese, erkenne ich: Hier war wohl ein Witzbold unter den Schildermachern am Werk. Denn: Die Höhenangabe erfolgt in halben Metern. Hier an diesem besonderen Ort. Hier auf dem Hefekloß. So lautet der Name dieser Passhöhe. Wirklich. Ich bin in Sachsen, 894 Meter über dem Meer, irgendwo zwischen Auerbach, Johanngeorgenstadt und Klingenthal. Die Grenze zu Tschechien ist nahe. Die Passhöhe liegt im westlichsten Teil des Erzgebirges und verbindet Morgenröthe, Rautenkranz und Wildenthal. Der Anstieg ist einer der „einfacheren“ der Region. Die Daten der Auffahrt: 8,5 Kilometer, 300 Höhenmeter.

Höhenmeter & Natur

Dies ist unser erster Kurzurlaub im Erzgebirge. Dies ist Neuland für uns – und eine Zeit der neuen Erlebnisse und Erkenntnisse. Die deutlichste, wichtigste lautet: So schön kann Rennradfahren sein. So anders. So ruhig, so ungestört, so pur. In Deutschland, oder gar in Mitteleuropa, existieren wohl nur sehr wenige

Regionen, die so viel Natur und so viele kleine, oft steil ansteigende oder abfallende Straßen und so wenig motorisierten Verkehr bieten. Das Rennradfahren im Erzgebirge bedeutet: Höhenmeter, Kontemplation und das ständige Wechseln zwischen zwei Ländern – Deutschland und Tschechien. Geologisch gesehen ist das Erzgebirge eine Pultscholle, deren eine Seite „schräger“ steht beziehungsweise aufragt als die andere. Die Konsequenz dessen: Die Anstiege auf der einen, der deutschen, Seite sind meist flacher und kürzer – und die auf der anderen, der tschechischen, Seite eher steiler und damit anspruchsvoller. Der nächste Tag. Unsere zweite Tour. Es ist die Tour der langen Anstiege. Der wohl bekannteste davon: der Fichtelberg. Die Daten der Auffahrt von Rittersgrün aus: 15 Kilometer, 600 Höhenmeter. Was von den Zahlen her wie ein „einfacher Rollenanstieg“ klingen mag, erweist sich als einfordernder, extrem unrhythmischer Berg. Regen setzt ein. Je höher wir kommen, desto kälter wird es. Nebelschwaden wabern durch den Fichtenwald neben uns. Wir fahren gefühlt ewig bergauf. Irgendwann sind wir oben. Auf dem höchsten Berg Sachsens, 1215 Meter über dem Meer. Die Sichtweite beträgt vielleicht 40, 50 Meter. Anhalten. Energieriegel essen. Die Ruhe genießen. Frieren. Regenjacken anziehen. Abfahrt.



3 TAGE RUND UM SPORT, FREIZEIT & GENUSS!

3 RIDES FESTIVAL AACHEN



13. - 15. MAI 2022
3RIDES-FESTIVAL.COM

SAVE THE DATE!

