

# RennRad

SPEZIAL: 20

## TRAUM TOUREN

IN DEUTSCHLAND

### EXTREM: 8848 HÖHENMETER

Everesting – ein Anstieg, ein Tag:  
Selbstversuch & Trainingstipps

Polarized Training, Sweet Spot & mehr

### TRAINING: INTERVALLE

Leistung: Die effizientesten  
Einheiten & Trainingspläne

### GETESTET: 33 RAD-HELME

Günstig, gut & sicher: Helme ab  
69 Euro im Test + Kaufberatung

### PROVENCE & TOSKANA

Radmarathons, Pässe, Touren:  
L'Eroica, Ventoux & GPS-Daten

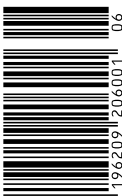
### NAHE TRAUM-STRECKEN

Allgäu, Odenwald, Harz & mehr:  
Anstiege, Tipps & Top-Touren

BREMSSYSTEME

# DISC VS. FELGE

RADTEST: 10 RÄDER MIT SCHEIBEN- & FELGENBREMSSEN IM VERGLEICH



4 196209 206001 06



## RADMARATHONS, HÖHENMETER & TOUREN

**R**ennräder mit Felgenbremsen „sterben aus“ – zumindest werden immer weniger neue Modelle produziert. Für dieses Magazin haben wir zehn Rennräder zwischen 2650 und 7500 Euro getestet – fünf mit Felgenbremsen, fünf mit Scheibenbremsen. Einer der vielen wichtigen Bewertungs-Parameter: das Gewicht. Dieses spielt auch bei einem aktuellen Rad-sport-„Trend“ eine wichtige Rolle: dem Everesting. Dem symbolischen Fahren auf den höchsten Berg der Erde, den Mount Everest. Praktisch bedeutet dies: Man absolviert 8848 Höhenmeter, an einem Anstieg, an einem Tag. Unser Artikel umfasst: das Training, das Material, die Rekordzeiten. Ein anderer Schwerpunkt dieses Magazins ist weniger extrem. Auf 32 Seiten stellen wir „Rennrad-Paradiese“ vor. Wir zeigen Top-Touren in der Toskana, der Provence – und vor allem in Deutschland. Die Highlights umfassen Traum-Strecken im Odenwald, dem Erzgebirge,

dem Harz, dem Allgäu und anderen Regionen. Das Motto dieser RennRad könnte demnach auch lauten: so nah – und doch so schön. Und so fordernd. Wenn man denn will. Denn viele unserer vorgestellten Top-Strecken weisen etliche Höhenmeter auf. Die Themen Sicherheit und Komfort stehen im Fokus unseres großen Helm-Tests. Dafür haben wir 33 Helme zwischen 70 und 300 Euro getestet. Der Schwerpunkt unserer Trainingsrubrik lautet: Effizienz. Der Weg dorthin: Intervall- und polarisiertes Training – die Vorteile, die Effekte, die Trainingspläne.

David Binnig | Chefredakteur



GEWICHT  
DES  
MONATS

**6,63**  
KILOGRAMM

wiegt das Storck Aernario.2, das leichteste Rad des Testfeldes.  
Den Test finden Sie ab der **Seite 56**.

ZAHL  
DES  
MONATS

**69,95**  
EURO

kostet der BBB Hawk, der günstigste Helm des Testfeldes.  
Den großen Helmtest finden Sie ab der **Seite 70**.

16



**Everesting:** Ein Tag, ein Anstieg, 8848 Höhenmeter. Der Selbstversuch, die Rekorde & Trainingstipps

40



**Nahe Ziele:** Odenwald, Erzgebirge, Harz & mehr. Top-Touren in Deutschland

90



**Training:** Intervalle – effizienter trainieren

56



**Radtest:** Felgen- vs. Disc-Bremsen – zehn Rennräder im Test & Vergleich

**Titelbild:** Gideon Heede  
**Ort:** Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen



# INHALT

AUSGABE 6 | 2021



## JEDERMANN

### Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine und Leitartikel: der Fahrradklima-Test. Ergebnisse, Analysen und die Auswirkungen auf die Politik

### 8848 Höhenmeter: Everesting & Extrem-Leistung 16

1,5 Mal so viele Höhenmeter wie beim Öztaler Radmarathon. Rekorde, Leistungen und Training

### Provence: Mont Ventoux & Top-Touren 26

Berge, Täler, Wärme, Sonne, Ruhe. Lavendelfelder und Anstiege, Touren & Erlebnisse in der Provence

### L'Eroica-Radmarathon: Toskana & alte Räder 34

Report: Schotterstrecken auf Vintage-Rädern. Ein Erlebnis mit Rahmenschaltung. Die Reportage

### Nahe Top-Ziele: Traumstrecken in Deutschland 40

Urlaub in der Heimat. Die schönsten Rennrad-Ziele. Odenwald, Erzgebirge und mehr. Anstiege & Touren

## TEST & TECHNIK

### Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr 52

Neue Laufräder von Campagnolo, Swiss Side & Bontrager. Und: Die neue Sram-Rival-Gruppe im Test

### Radtest: Felge vs. Disc – zehn Rennräder getestet 56

Scheiben- oder Felgenbremsen: Leichtgewichte, Allrounder, Stahl- und Carbonmodelle im Test

### Helm-Test: 33 Modelle ab 70 Euro getestet 70

Schutz, Belüftung, Komfort. 33 Modelle im großen Vergleichstest. Mit Helmen von Abus, Giro & mehr

## TRAINING

### Auftakt: Wissen, Tipps und Rezepte 82

Studie: Radsport, Durchblutung, Lebensfreude. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

### Langdistanzen: Risiken, Sport & Sucht 84

Aus Glück wird Zwang – gibt es im Sport ein „Zuviel“? Studien und Einblicke zur Sportsucht

### Intervall-Training: Sweetspot & High Intensity 90

Kurz, hart, schnell: Intervalle sind ein Weg zu mehr Leistung. Studien & Trainingspläne

### Portrait: Beruf & Radsport vereinbaren 98

Stürze, Siege, Zeitmanagement: Einblicke in den Alltag der Rad-Bundesliga-Siegerin

## PELOTON

### News: Ergebnisse, Termine, Zahlen 108

Zahlen & Analysen: Bestzeiten am Poggio. Watt-Werte der Frauen & Spektakel in Spanien

### Siegfahrer: Kasper Asgreen im Portrait 110

Vom Team Bergstraße zum Monument-Sieger. Zeitfahren & Klassiker: Einblicke & Hintergründe

### Frauen-Radsport-Analyse: Teams & Talente 114

Höhere Gehälter, mehr Teams, neue Rennen. Top-Talente und Stars. Einblicke & Interviews

## REISE

### Pässe & mehr: die Rennrad-Region Allgäu 124

Die steilsten Anstiege des Landes. Berge, Täler, Seen. Ruhe & Herausforderung. Mit Tourentipps

# JEDERMANN

## HÜGEL, PÄSSE, TOUREN

Berge, Pässe, Anstiege: Für viele Radsportler sind höhenmeterreiche Touren und Radmarathons in jedem Sommer Herausforderungen. Auch in dieser RennRad-Ausgabe dreht sich Vieles um Anstiege. Etwa ab der Seite 16 beim Thema Everesting, bei dem ein Anstieg so oft hinauf- und hinabgefahren wird, bis 8848 Höhenmeter, entsprechend der Höhe des Mount Everest, absolviert sind. Oder bei unserem Spezial zu den Mittelgebirgen Deutschlands, mit Touren- und Passetipps, ab der Seite 40 – es müssen nicht immer die Alpen sein. Welches Material sich für Bergtouren besonders eignet, zeigen unsere Tests, etwa von leichten, gut belüfteten Helmen, ab der Seite 70. Besonders viel Freude machen Bergtouren, wenn man in Form und fit ist. Effiziente Trainingstipps für mehr Leistung, Pläne inklusive, stellen wir ab der Seite 82 vor.

Foto: Gore



# JEDERMANN

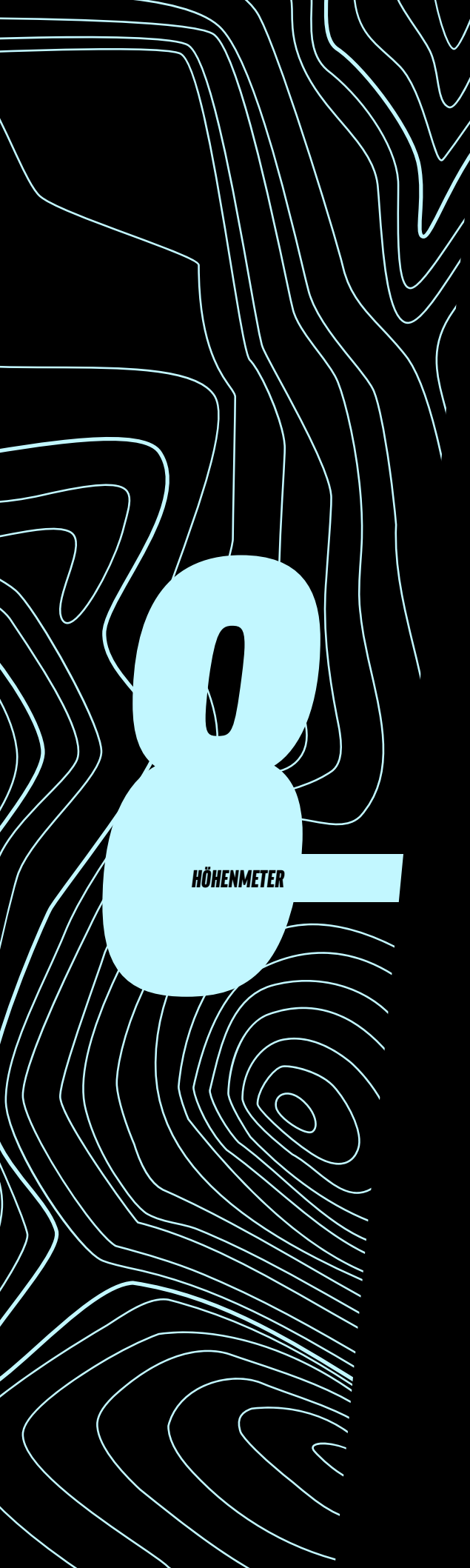


MENSCHEN | SZENEN | GESCHICHTEN



0004

EVERESTING



# 1,5 MAL SO VIELE HÖHENMETER WIE DIE STRECKE DES ÖTZTALER RADMARATHONS AUFWEIST, AN EINEM TAG: DAS PHÄNOMEN EVERESTING. DIE REKORDE, DIE LEISTUNGEN, DAS TRAINING.

**Text:** Stefan Oettl, Markus Hertlein, D. Binnig, J. Fährmann

**Fotos:** Castelli Cycling, privat

**D**rei Uhr morgens. Der Wecker klingelt. Es ist Montag, der 13. Juli 2020. Zeit für eine Radtour. Eine ausgedehnte, eine schon fast unvernünftige Radtour. Doch in diesem Sommer, in dem so viele Radmarathons ausfallen, ist sie mein großes Ziel. Wochenlang habe ich mich auf diesen Tag vorbereitet – mit einem eher ruhigen und vor allem umfangreichen Training für eine gute Ausdauer. Der Plan: Everesting. Ich will so oft die 351 Höhenmeter zum Spitzingsattel in Oberbayern hinauf- und wieder hinunterfahren, bis ich 8848 Höhenmeter beisammenhabe – was der Höhe des Mount Everest entspricht. Meine Kohlenhydratspeicher habe ich in den vergangenen Tagen bereits so gut wie möglich aufgeladen. So benötige ich am frühen Morgen kein großes Frühstück mehr. Gemeinsam mit meiner Frau Kathrin fahre ich von Bad Tölz aus vorbei am Tegernsee und am Schliersee zum Spitzingsattel. Mit dem Auto. Denn den Rest dieses extrem langen Tages werden wir vor allem auf dem Rad verbringen.

## 26 Mal bergauf: der Spitzingsattel

Wir, das sind: Sechs Fahrerinnen und Fahrer des Teams Geiger Medius Bike Base. Unsere Motivation: Spaß und unsere Spendenaktion für Opfer der Corona-Pandemie und für das Kinderhilfswerk. 26 Mal müssen wir von unten hinauf zum „Spitzing“. Schnell bauen wir oben am Sattel unsere Verpflegungsstation auf – denn wir werden Energie benötigen. Sehr viel Energie. Um 5:24 Uhr geht es los. Wenige Minuten, bevor die Sonne aufgeht. Endlich! Ich bin aufgeregt und sprinte los – es ist sinnfrei, aber es ist großartig. Doch bald habe ich die Anzeige meines Radcomputers genau im Blick. Genauer gesagt: das Feld mit der aktuellen Leistung in Watt. Von nun an heißt es: Bloß nicht überziehen und bei aller Euphorie keine Energie verschwenden. Zuvor hatten mein Trainer Robert Gorgos und ich eine Pacing-Strategie ausgearbeitet. Welche Leistung kann ich an diesem 3,78 Kilometer langen Anstieg mit seiner durchschnittlichen Steigung von 9,3 Prozent über eine so lange Zeit aufrechterhalten? Die Antwort: 260 bis 265 Watt sollte ich bei meinem Körpergewicht von 62 Kilogramm dauerhaft leisten können. Robert kam auf dieses Ergebnis durch die Analyse meiner Leistungsdaten – ich kam auf dieselbe Zahl durch Ausprobieren, durch meine Erfahrung und durch mein Gefühl. Das gibt mir etwas Selbstbewusstsein. Doch ein Rest an Zweifel bleibt.

# TRAINING & TIPPS



## DER ANSTIEG

Die optimale Strecke ist sehr steil, liegt möglichst auf Seehöhe, hat keine Kurven und ist 1,2 bis 2,7 Kilometer lang. Je flacher die Straße ist, umso länger wird die zu fahrende Strecke und desto größer werden die Einflüsse des Wind- und Rollwiderstands. Je weiter die Straße über Meereshöhe liegt, desto mehr leidet die Leistungsfähigkeit unter dem Mangel an Sauerstoff. Bei einer optimal steilen Straße, die wohl im Bereich von 13 bis 17 Prozent Steigung liegt, gilt es darauf zu achten, dennoch eine geeignete Trittfrequenz fahren zu können. Dafür kann es je nach Leistungsniveau durchaus Sinn ergeben, eine Mountainbike-Übersetzung von etwa bis zu 30 Zähnen vorne und 40 hinten zu montieren. Aber auch bei „realistischeren“ Steigungen im Bereich von acht bis zwölf Prozent Durchschnittssteigung sollte immer darauf geachtet werden, eine Übersetzung zu wählen, die eine Trittfrequenz von mehr als 70 Umdrehungen pro Minute ermöglicht. Mehrere Stunden mit einer sehr geringen Kadenz zu fahren, mag in manchen Fällen funktionieren, sorgt aber für enorme Belastungen des passiven Bewegungsapparats. Diese können zu

Überlastungsproblemen in Knie- und Hüftgelenk führen – zudem ist die muskuläre Ermüdung deutlich erhöht. Bei der Auswahl des optimalen Berges spielt auch die Streckenführung der Abfahrt eine wichtige Rolle. Die Anforderungen: möglichst wenig Verkehr, wenige Kurven, keine Bremsvorgänge, guter Asphalt, windgeschützt. Auch dem Wendepunkt sollte eine besondere Beachtung geschenkt werden – in puncto Sicherheit und Schnelligkeit.

## PACING & VERPFLEGUNG

Das Einteilen der eigenen Reserven: Je nach dem eigenen Trainingszustand und der Leistungsfähigkeit kann eine durchschnittliche Intensität zwischen 70 und 90 Prozent der eigenen FTP – der Functional Threshold Power – angestrebt werden. Je besser trainiert man ist, desto mehr kann man sich der eigenen Schwellenleistung nähern. Bei Zielzeiten von mehr als zehn Stunden sollte man sich eher an der unteren Grenze orientieren. Optimalerweise sollte ein Tempo gewählt werden, das man von

# DER GIGANT & DIE RUHE

**BERGE, HÜGEL, TÄLER,  
WÄRME, SONNE, RUHE –  
DAS IST DIE PROVENCE.  
EINE TRAUMREGION FÜR  
RENNRADFAHRER.  
TOUREN & ERLEBNISSE.**

DESTINATION : PROVENCE





# 7 stau & schotter

**Z**um wahrscheinlich zehnten Mal in den vergangenen fünf Minuten schaue ich nach hinten unten, auf mein Schaltwerk – mit dem immer gleichen Ergebnis, einer Erkenntnis, die ich dennoch nicht akzeptiere, die ich nicht wahrhaben will: Meine Kette bewegt sich auf dem größten Ritzel, ergo im „kleinsten“ Gang. Sie bewegt sich in derselben „Geschwindigkeit“ wie meine Beine: quälend langsam. Quälend ist hier im Wortsinn gemeint: Jede Kurbelumdrehung verursacht Schmerzen. Jede der, gefühlt, circa 25 Umdrehungen pro Minute. Meine Beine bewegen sich wie in Zeitlupe. Das hier ist kein Pedalieren – es ist ein Wuchten. Ein Kraftakt. Aber wie viel Kraft ist noch übrig? Zu wenig. Ich bin an einem Hügel. Zumindest objektiv ist dies nur ein Hügel. Jetzt, in diesem Moment, fühlt sich dieser Anstieg an wie eine Mischung aus einem Alpenpass und einer Wand. Es ist der wohl 30. Hügel des Tages. Seine Steigungsgrade: 15, 16, 17, 18, 20 Prozent. Der Untergrund: rutschig, Erde, Steine, Schotter. Das Alter des Rennrades, auf dem ich unterwegs bin: mehr als 35 Jahre.

## Steil & steiler

Ich trage ein uraltes Baumwolltrikot. Es klebt klatschnass auf meinem Rücken und fühlt sich an wie ein nasser Kartoffelsack. Ich schaue mich um – betrachte all die anderen Radfahrer um mich herum. Fast alle, geschätzt 95 Prozent, von ihnen sind aktuell keine Fahrer. Sondern Schieber. Fast niemand fährt an dieser Rampe noch. Fast alle schieben ihre filigranen Räder. Ich

höre lauten Atem, klappernde Ketten, aber auch Lachen. Dies hier ist kein Radrennen – dies ist ein soziales Erlebnis. Dies ist eine Legende: Dies ist die L'Eroica. Die Strecke: Von Gaiole durch die Chianti-Region, die Hügel der Toskana. Durch Radda, vorbei an unserem Hotel. Über die bekannten weißen Schotterstraßen – die Strade Bianche. Die L'Eroica ist das Vorbild des gleichnamigen WorldTour-Rennens. Die Strecke ist auch: anspruchsvoll.

Unabhängig von dem Alter des Rades. Die wichtigste Regel lautet: Um mitfahren zu dürfen, muss man mit einem Rad, das spätestens 1987 gebaut wurde, an den Start gehen. Klickpedale und Lycra-Radbekleidung sind absolute Tabus. Dies ist das 23. Jahr der L'Eroica. 1997 wurde dieses Retro-Rennrad-Event zum ersten Mal ausgetragen. 90 Fahrer waren damals dabei. Heute beträgt die Teilnehmerzahl: rund 8000. Und es existieren neben diesem „Mutter-Event“ in der Toskana noch zwölf weitere L'Eroica-Veranstaltungen, die in acht Ländern ausgetragen werden.

Der Tag zuvor. Nach acht Stunden im Auto kommen wir an unserem Ziel an: Radda – einem Stereotyp des „typischen“ verschlafenen-ideyllischen italienischen Dörfchens. Die Einwohnerzahl: rund 1500. Radda liegt 45 Kilometer südlich von Florenz, mitten im berühmten Weinanbaugebiet Chianti – auf einer Anhöhe. Das Dorf ist wie eine alte Burg aufgebaut: Im Ortskern finden sich italienische Bauten im Mittelalterstil, uralte Bürgerhäuser. Alimentari, Weingeschäfte, Restaurants, Bars. Alte braun gebrannte Männer sitzen auf Bänken und trinken Espresso und Wasser.



TOUREN  
SPEZIAL

# TRAUM TOUREN

**NAH, HART & SCHÖN:  
AUSGEWÄHLTE RENNRAD-  
STRECKEN IN DEUTSCHLAND.  
TOUREN, REGIONEN UND ANSTIEGE.**

**Text:** Frederik Böna, David Binnig,  
Johann Fährmann, Jan Zesewitz

**Fotos:** Falk Wenzel / Flare Bicycle Festival, Sportograf

# TESTSTRECKE



RÄDER | PRODUKTE | NEUHEITEN

**Text:** David Binnig, Johann Fährmann,  
Michael Hempfer, Jan Zesewitz  
**Fotos:** Jürgen Amann


---

Vor zehn Jahren begann es: die Verdrängung, die Ablösung, die Entwicklung. Im Jahre 2011 kamen die ersten Rennräder mit Scheibenbremsen auf den Markt. Jetzt, zehn Jahre später, dominieren sie die Neuentwicklungen. Noch vor drei Jahren, 2018, waren acht der zwölf Trek-Émonda-Modelle mit Felgenbremsen ausgestattet. Bei den neuen 2021er-Modellen sind es: null. Über die Vor- und Nachteile der Scheibenbremsen haben wir schon oft berichtet. Nach dem marktwirtschaftlichen Motto müsste man konstatieren: Der Markt hat immer Recht. Die Nachfrage nach Felgenbrems-Modellen lässt seit Jahren nach – die nach Disc-Rennrädern steigt. Ergo überwiegen aus der Sicht der meisten Käufer wohl die Vorteile: Eine größere Reifenfreiheit, eine bessere Bremsleistung, gerade bei Nässe, ein geringerer Handkraftaufwand, kein Felgenverschleiß und weitere. Die Marktnischen für Felgenbrems-Modelle werden kleiner. Heute sind sie vor allem noch im günstigen Einsteiger-Bereich und, in geringen Stückzahlen, im Sektor der „Ultra-Leichtgewichts-Rennräder“ vorherrschend. Wobei hier relativiert werden muss: Noch im Vorjahr fuhren Tadej Pogačar und Primož Roglič mit Felgenbremsen an ihren Rennrädern auf die Plätze eins und zwei der Tour de France. Die Fahrer des Top-Teams Ineos Grenadiers sind, als einzige WorldTour-Equipe, auch in dieser Saison, noch, auf Modellen mit Felgenbremsen unterwegs. Die anfangs häufig bei mehr als 500 Gramm liegenden Gewichtsunterschiede zwischen Disc- und Felgenbremsen-Rennrädern nahmen in den vergangenen Jahren beständig ab. Heute werden vor allem die Optik, die kompliziertere Wartung, die Aerodynamik, das potenzielle Fading, die teils noch „klobigere“ Größe und Form der Brems-Schalthebel und die teils auftretenden Schleifgeräusche der Scheiben als Argumente gegen die Discs angeführt.

## Bremspower, Komfort, Gewicht

Unser Testfeld ist gewollt extrem heterogen ausgewählt. Die Modelle sind auf sehr unterschiedliche Einsatzgebiete ausgerichtet. Es reicht von leichten Race-Modellen wie den beiden Storcks, dem Aernario.2 und dem Fascenario.3, bis hin zu graveltauglichen Allround-Rädern wie den neuen Carbon-Modellen des jungen bayerischen Herstellers Parapera. Diese sind offroadtauglich, komfortabel und, angesichts ihrer Ausrichtung, extrem leicht. Der Gewichtsunterschied zwischen den beiden Modellen beträgt rund 400 Gramm zugunsten des Felgenbremsen-Rades. Dieses basiert jedoch auch auf einem anderen Rahmen und ist mit der etwas leichteren Gruppe, der Campagnolo Super Record gegenüber der Record am Schwestermodell, ausgestattet. Die große Bandbreite dieses Testfelds zeigt sich auch an den verwendeten Werkstoffen: So ist der Hersteller Pilot mit zwei Titan-Modellen vertreten. Sie überzeugen unter anderem durch ihren Dämpfungskomfort und ihre Langstreckentauglichkeit. Auch zwei auf hochwertigen Edelstahl-Rahmen des bayerischen Produzenten Rennstahl basierende Modelle sind ein Teil dieses Tests. Sie alle stehen für die Vielfältigkeit des Rennrad-Marktes, für die verschiedenen Ausrichtungen der Modelle – und für eine enorme Auswahl. //





*Scheiben- vs. Felgenbremsen  
- Zukunft vs. Vergangenheit?  
Bremspower, Gewicht,  
Fahrverhalten und mehr: zehn  
Rennräder zwischen 2650 und  
7536 Euro im Vergleichstest.*

# **BREMS DUELLE**

## ***DAS LEICHTESTE RAD***

Storck Aernario.2 Pro  
Das Gewicht: 6,63 Kilogramm

## ***DAS SCHWERSTE RAD***

Rennstahl 991 Speed Gravel  
Das Gewicht: 9,05 Kilogramm

## ***DAS GÜNSTIGSTE RAD***

Airstream Air One  
Der Preis: 2650 Euro

33

HELM  
IM  
TEST

# KOPFSCHUTZ



# TRAINING



ERNÄHRUNG | REGENERATION | TIPPS FÜR DIE FORM



NEUES AUS DER FORSCHUNG

Neun, elf, 13, 20 Stunden auf dem  
Rad – Ultra-Ausdauer-Rennen,  
Extrem-Belastungen, Mehrtages-  
Touren & ihre Auswirkungen  
auf den Körper. Einblicke.

**Text:** Nadine Heck, Norman Weichel, David Binnig

**Fotos:** Cor Vos, Lex Kareilly

# SPORT & RISIKEN



# SPORT & SUCHT

Training, Umfänge, Intensität, Glücksgefühle – und Suchtverhalten? Gibt es beim Sport ein „Zuviel“? Einblicke.

**Text:** Nadine Heck, Norman Weichel, David Binnig **Fotos:** Cor Vos

„Ich muss heute auf mein Rennrad – sonst fühle ich mich schlecht, unzufrieden, unausgeglichen.“ Dieser Gedanke, dieses Gefühl kennen wohl viele. Sport hat etliche positive Effekte – auf den Körper und die Psyche. Genetisch gesehen ist der Mensch ein Ausdauerjäger. Sich nicht zu bewegen widerspricht der eigenen Natur. Doch: Gibt es ein „zu viel des Guten“? Wie viel Training ist noch gesund? Wann ist man sport-süchtig – und was sind die Effekte dieser Sucht? Was ist ein „normales“ Maß an Sport? Es kommt auf die Perspektive an, und auf die individuelle Trainings- und Bewegungserfahrung. So ist es für Ausdauer-Profiathleten völlig „normaler“ Alltag täglich vier, fünf, sechs, sieben Stunden lang zu trainieren. Fakt ist: Sportsucht ist kein Massenphänomen. Breuer und Kleinert gingen 2009 von einer Zahl von 1000 Betroffenen in Deutschland aus. Psychologen gehen heute davon aus, dass etwa ein Prozent der Bevölkerung „übermäßig“ Sport treibt. Zu einem anderen Ergebnis kamen Forscher der Universität Erlangen 2012. Für ihre Studie werteten sie die Aussagen von 1026 Ausdauer-Sportlern aus. Das Durchschnittsalter der Befragten

lag bei 41,12 Jahren, der mittlere Trainingsumfang bei 4,47 Einheiten pro Woche. Die Ergebnisse: 4,5 Prozent der Befragten wurden als sportsuchtgefährdet eingestuft. 83 Prozent wiesen ein oder mehrere Symptome einer Sportsucht auf. Bei 12,4 Prozent der Beteiligten war die Gefahr einer Sportsucht vollständig auszuschließen. Besonders gefährdet: jüngere Athleten, Triathleten – und Sportler, die bereits jahrelang trainieren. In der Studie wurde zudem ein tendenzieller Zusammenhang zwischen einer Sportsucht-Gefährdung und bestimmten Persönlichkeitsmerkmalen festgestellt. Etwa: ein negatives Selbstwertgefühl, Zwanghaftigkeit, den Hang zum Perfektionismus.

## SPORT ALS DROGE?

Die Autoren der Erlanger Studie differenzierten erstmals zwischen einer ausgebildeten Sportsucht und der Gefährdung. Sportsüchtige ignorieren demnach Signale ihres Körpers – etwa Schmerz. „Diese Menschen müssen zwingend therapiert werden“, sagt Heiko Ziemainz, einer der Studienautoren. Ein weiteres Signal betrifft den Alltag der Athleten, genauer: ihr Sozialleben. „Sie tolerieren

etwa, dass ihre Ehe in die Brüche geht oder dass sie ihr soziales Umfeld nicht mehr wahrnehmen, weil sie immer mehr Sport brauchen. Das Verhalten kontrolliert die Person, nicht umgekehrt.“ Von Sportsucht betroffene Athleten haben ein ständiges Verlangen nach Sport und können das eigene Verhalten kaum mehr kontrollieren. Es geht, gefühlt, nicht mehr ohne Training. Das Hobby wird zum Zwang. Die Sport-Zeit hat Vorrang vor allem anderen – auch wenn das familiäre und soziale Leben, sowie im Extremfall die eigene Gesundheit, darunter leidet. Sportsüchtige sind zudem meist nicht positiv, sondern negativ motiviert. Es geht ihnen darum, „Entzugserscheinungen“ wie Stimmungsschwankungen, Gereiztheit, Nervosität oder depressive Verstimmungen zu reduzieren. Eine starke Leidenschaft für den Sport bedeutet natürlich – längst – nicht, dass man sportsüchtig ist. Wo liegt die Grenze zwischen Leidenschaft und Sucht? Die Sucht nach Sport weist Ähnlichkeiten zu jener nach einer Droge auf. Lange gingen Sportwissenschaftler und Psychologen davon aus, dass ein Hauptgrund der Sportsucht im menschlichen Gehirn zu finden ist: Glückshormo-

# INTER VALLE

RICHTIG TRAINIEREN



# BERUF & BUNDESLIGA



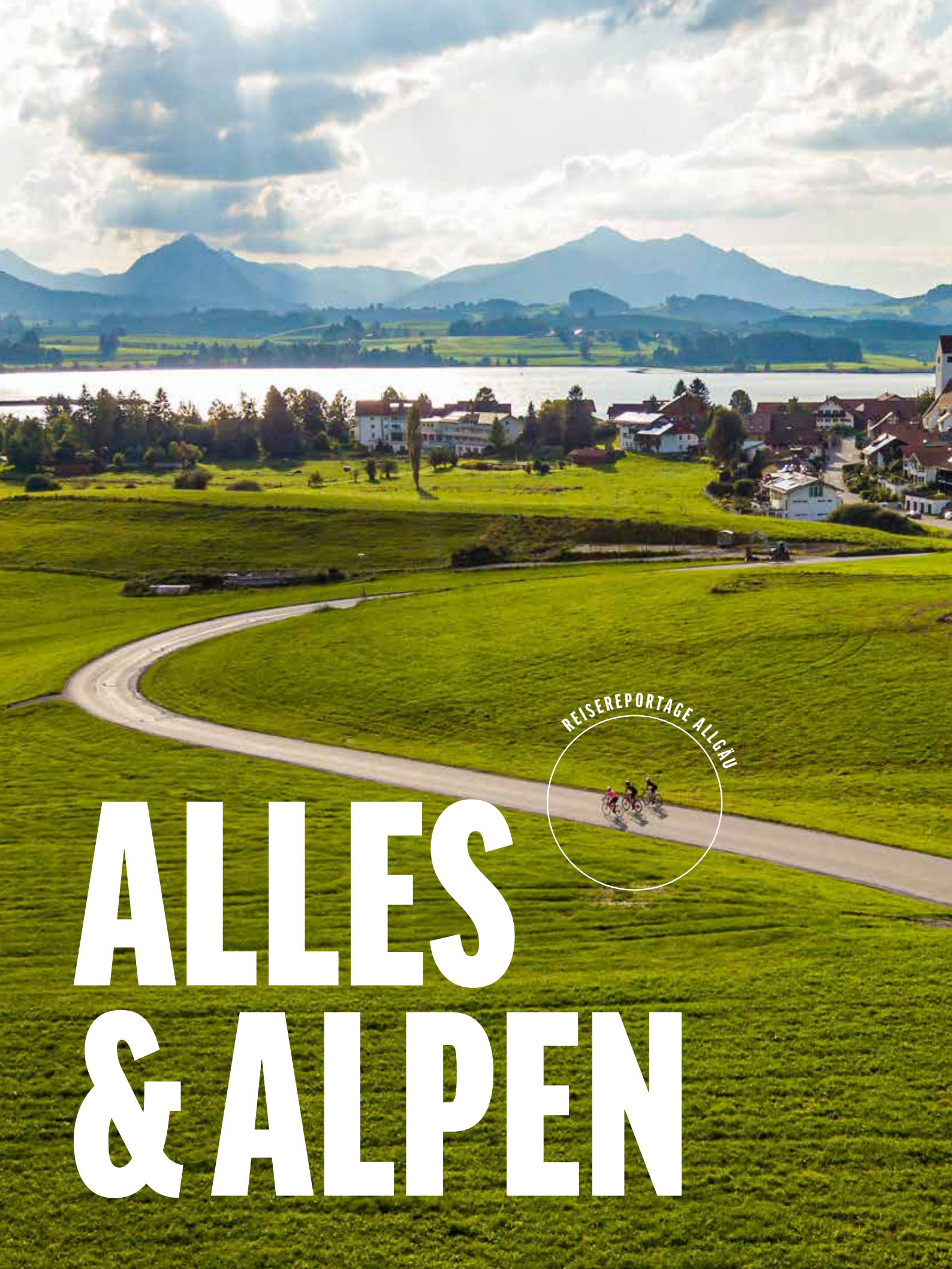
## FAVORITEN & ÜBERRASCHUNGEN

La Primavera – die Fahrt in den Frühling: In diesem Jahr trug Mailand–Sanremo, das erste „Monument“, der erste ganz große Klassiker, seinen Beinamen zu Recht. Das Finale lief so ab, wie man es erwarten konnte. Fast. Julian Alaphilippe attackierte am finalen Anstieg, dem Poggio. Und die anderen Top–Favoriten folgten ihm: Mathieu van der Poel und Wout Van Aert. Und acht weitere Fahrer – unter anderem der Deutsche Paris–Nizza–Gewinner Max Schachmann und der Top–Sprinter Caleb Ewan. Doch am Ende gewann weder Ewan noch einer der drei Top–Favoriten. Es siegte der an diesem Tag taktisch „intelligenteste“ Fahrer: Jasper Stuyven. Der Belgier attackierte am Ende der Abfahrt, rund 2,5 Kilometer vor dem Ziel – und kam durch. Wie so viele Rennen dieses Frühjahrs so war auch Mailand–Sanremo extrem schnell: Die Profis legten die 299 Kilometer in 6:38 Stunden zurück. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h. Die 254 Kilometer der topographisch sehr viel schwierigeren Flandernrundfahrt absolvierten die Besten in 6:02 Stunden – mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 42,1 km/h. Auch diesen Klassiker gewann keiner der Top–Favoriten, sondern ein Fahrer des stärksten Teams: Der dänische Meister Kasper Asgreen, 26, aus der dominierenden Klassiker–Equipe der vergangenen Jahre, Deceuninck – Quick–Step aus Belgien.






EN  
TWIN  
CK  
NG



# ALLES & ALPEN



## Das Allgäu bietet Rennradfahrern alles: lange Pässe, kurze Hügel, Täler, Ebenen, Natur, Ruhe, Seen, Schlösser, Entspannung, Herausforderung. Touren & mehr.

**Text:** Patrick Müller, David Binnig **Fotos:** Christina Neubauer

**H**erzfrequenz: 190. Dies ist, fast, ein Wettkampf – zwischen mir auf dem Rennrad und den beiden Wanderern 50 Meter vor mir. Ich bin kaum schneller als sie. Ich komme ihnen kaum näher. Auf dem Display meines Radcomputers steht eine schreckliche Zahl: fünf km/h. 50 Meter können lang sein. Seit gefühlten Ewigkeiten ist der Anstieg kein Anstieg, sondern eine Wand. 15, 17, 18, 20, 22 Prozent Steigung. Dies ist keine kurze Rampe, dies ist ein 850-Höhenmeter-Berg – dies ist der vielleicht steilste, härteste Anstieg Deutschlands. Dies ist die Straße hinauf zur Schlappoldalpe. Ich bin in einer der schönsten, idealsten, traumhaftesten Rad-Regionen des Landes – und in einer mit den anspruchsvollsten Anstiegen. Der schmale Alpweg, der gen Himmel führt, ist für den öffentlichen Verkehr gesperrt und in einem erstaunlich guten Zustand. Der Anstieg beginnt hinter der Heini-Klopfer-Skiflugschanze im Stillachtal südlich von Oberstdorf. Eine erste kurze steile Rampe, dann folgt ein Flachstück. Es ist das einzige – und die einzige Möglichkeit, etwas durchzuschauften. Danach heißt es: kleinster Gang, höchste Herzfrequenz, kein Blick mehr für den Wald um mich herum.