

RennRad



IM TEST: SONNENBRILLEN

Sicht, Schutz & Komfort: 19 Sport-Sonnenbrillen getestet

Spezial: Athleten, Analysen & Trainingstipps

RADMARATHONS: IN FORM

Selbstversuch: Der Ötztaler Radmarathon & die Leistung

TIPPS: TRAINING & FAMILIE

Portraits: Alltag und Sport vereinbaren – Trainingsideen

TIROL: BERGE & TOUREN

Innsbruck & Umgebung: Alpen Natur, Pässe & Traum-Touren

DAUERTEST: PREIS-LEISTUNG

Gut & günstig: Helme, Schuhe und Co. monatelang getestet



GRUPPEN & RÄDER

RADTEST: 11 RENNÄDER – MECHANISCH VS. ELEKTRONISCH SCHALTEN





RÄDER, GRUPPEN, PÄSSE & EXTREM-TOUREN

Tests, Berge, Langdistanzen und: Österreich. Mit diesen Begriffen kann man einige der Schwerpunkte dieser RennRad-Ausgabe aufsummieren. Das Thema unserer großen 14-Seiten-Reportage: eines der längsten und härtesten Radrennen der Welt – sieben Tage, sieben Länder, etliche Gebirgspässe, 2800 Kilometer, 30.000 Höhenmeter. Der Startort: Wien. Auch eine zweite Reportage und ein Trainings-Spezial-Artikel dieses Magazins sind mit Österreich verbunden. Erstere behandelt das Erleben, das Streckenprofil, den Ablauf und die Anforderungen des legendären Ötztaler Radmarathons – mit seinen vier Pässen, 227 Kilometern und rund 5100 Höhenmetern. Zweiterer erzählt die Herangehensweise einer der Top-Radmarathonfahrerinnen Europas. Wie sie lebt, wie sie trainiert, wie sie Sport, Beruf und Familie verbindet – und ihre knappe Zeit optimal nutzt. Ihre

Heimat: das Stubaital. Im Fokus unseres Reiseartikels, wie sollte es anders sein: Innsbruck und Traum-Touren in Tirol. Auf vergleichbare Höhenmeterzahlen kann man auch weiter nördlich kommen: in Franken. Wir stellen einige Topstrecken der Region vor. Unser Radtest dieser Ausgabe dreht sich um die Frage: mechanisch oder elektronisch? Wir haben elf Rennräder unterschiedlicher Preisklassen ausgiebig getestet – fünf mit mechanischen und sechs mit elektronischen Gruppen. Egal, wie man schalten möchte, egal, welche Übersetzung man bergauf braucht, egal, wo man fährt – immer gilt: Radsport verbindet.

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

7,55
KILOGRAMM

wiegt das Benotti Fuoco Disc, das leichteste Rennrad des Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der **Seite 60**.

ZAHL
DES
MONATS 2

7:07
STUNDEN

ist die Bestzeit eines unserer Autoren beim Ötztaler Radmarathon. Die Reportage und Analyse finden Sie ab der **Seite 30**.

16



Extrem-Tour: 2800 Kilometer und 30.000 Höhenmeter, von Wien nach Barcelona – das Three-Peaks-Bike-Race

30



Reportage & Analyse: Die „Extrem-Austragung“ des Öztaler Radmarathons

98



Training: Alltag, Familie & Radsport – Tipps

60



Radtest: Mechanische & elektronische Gruppen – elf Rennräder im Vergleich

Titelbild: Gruber Images for Castelli
Ort: Dolomiten, Italien



INHALT

AUSGABE 6 | 2022



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Der Einfluss von Bewegung auf das Gehirn & Studien zur psychischen Gesundheit

Extrem-Mehrtages-Tour: 30.000 Höhenmeter 16

Sieben Tage, sieben Länder und 2800 Kilometer: das Three-Peaks-Bike-Race – aus der Sicht der Siegerin

Reportage & Analyse: Der Öztaler Radmarathon 30

247 Kilometer, 5750 Höhenmeter – der Öztaler Radmarathon 2021. Erfahrungsberichte & Training

Langdistanz: Von 0 auf 300 Kilometer 42

Vom Einsteiger zum Ultra-Longdistanz-Fahrer: das Portrait. Plus Tipps: Wege zu mehr Ausdauer

Region Innsbruck: Alpen, Pässe & Traumtouren 48

Stadt und Gebirge – Innsbruck steht für Sport, Flair, Lifestyle & Natur. Mit Insider- & Tourentipps

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Räder, Bekleidung & mehr 56

Neue Modelle von Merida & Ridley, Komponenten, Kleidung von Castelli und vieles mehr im Überblick

Radtest-Spezial: Gruppen & Bestseller-Räder 60

Elf Rennräder mit mechanischen & elektronischen Gruppen im Vergleich. Von Liv, Scott, Trek & mehr

Test: 19 Sport-Sonnenbrillen im Vergleich 82

Schutz, Sicht & Komfort: Rad-Sonnenbrillen von Oakley, BBB, Giant & vielen mehr getestet

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 92

Studie: L-Citrullin und Energiehaushalt. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Wissen: Krämpfe – Ursachen & Maßnahmen 94

Fast jeder Athlet erlebt sie: Muskelkrämpfe. Ein wissenschaftlicher Ein- und Überblick, plus Tipps

Training: Familie, Beruf & Radsport vereinbaren 98

Das Training mit dem Alltag vereinbaren: Strategien, Einblicke & Tipps von Radmarathon-Spezialisten

Rad-Marathon-Training: Der Neuaufbau 106

Tipps für den Wiedereinstieg nach Krankheiten oder Verletzungen. Plus: Trainingspläne

PELOTON

News: Ergebnisse, Termine, Zahlen 110

Zahlen & Analysen: Rekord-Abfahrt vom Poggio. Power: Watt-Werte bei einem Klassiker-Rennen

Analyse: Hügel, Kopfsteinpflaster & Watt 112

Die Flandernrundfahrt: Das sind 272 Kilometer & 18 Anstiege. Einblicke & Leistungsdaten

Biniam Girmay: Top-Talent & Hoffnungsträger 116

Als erster Afrikaner gewann er den Klassiker Gent-Wevelgem. Plus: Der Radsport in Afrika

REISE

Hügel, Natur & Ruhe: Die Fränkische Schweiz 124

Steil & nah – die Region um Erlangen bietet viel: Urlaub und Training, Top-Touren und Erlebnisse

Impressum Seite 123

ER·FAHR·EN





ABENTEUER & LANGSTRECKE

Die Fahrt: Sieben Tage, 21 Stunden, 37 Minuten – und 2800 Kilometer mit 30.000 Höhenmetern. Die Strecke: von Wien nach Barcelona, über den Mangrt-Pass, den Männlichen, den Col du Tourmalet und etliche andere Anstiege. Das ist das Three-Peaks-Bike-Race. Die Reportage dazu – aus der Sicht der Siegerin – finden Sie ab der Seite 16 dieses Magazins. Solche Ultra-Distanz-Rennen zählen zu den Zielen eines weiteren Protagonisten dieser RennRad-Ausgabe: eines Einsteigers. Den Weg dorthin – den Trainingsaufbau und vor allem die erste 300-Kilometer-Nonstop-Fahrt seines Lebens – beschreiben wir in einem Hintergrundartikel, der auf der Seite 42 beginnt. Ein weiterer Schwerpunkt dieses Hefts lautet: Berge und Anstiege. Das Foto zeigt das bergige Inselinnere von Gran Canaria. Doch unsere Reiseberichte und Tourenschwerpunkte liegen diesmal näher: um Innsbruck und in Franken.

Foto: Pablo Corbera, Campagnolo

3GIP



**SIEBEN TAGE, SIEBEN LÄNDER, RUND
2800 KILOMETER & 30.000 HÖHENMETER:
DAS THREE-PEAKS-BIKE-RACE VON
WIEN NACH BARCELONA IST EINES DER
HÄRTESTEN RADRENNEN DER WELT. JANA
KESENHEIMER KAM ALS ERSTE FRAU UND
GESAMTFÜNFTE INS ZIEL. VON PÄSSEN,
PIZZA UND MENTALER STÄRKE.**

Text: David Binnig **Fotos:** Adventure Bike Racing, Jacob Kopecky

FELLL



An aerial photograph of a winding asphalt road on a steep, rocky mountain slope. The road features several sharp turns and is bordered by a white line. Numerous cyclists are visible along the route, some riding in groups and others alone. The surrounding landscape is rugged, with patches of green grass and exposed rock. A large, semi-transparent white graphic, resembling a stylized letter 'A' or a mountain peak, is overlaid on the left side of the image. The word 'PÄSSE' is printed in a bold, white, sans-serif font, slanted slightly to the right, and positioned in the lower right quadrant of the image.

PÄSSE



247 KILOMETER, 5750 HÖHENMETER – DIE STRECKE DES BERÜHMTEN ÖTZTALER RADMARATHONS WURDE 2021 NOCH ANSPRUCHSVOLLER: BERICHTE, WATT-WERTE, TAKTIK & TRAININGS-TIPPS.

Text: Bianca Somavilla, Markus Hertlein, David Binnig

Fotos: Sportograf, Jürgen Skarwan

60 km/h, 65, 70, 75. Ich habe mehr als 200 Kilometer, 5300 Höhenmeter und gerade einen 28-Kilometer-Pass hinter mir, liege auf Rang drei – und bewege meine Beine so schnell, wie ich noch kann: mit 100, 110 Umdrehungen. Denn ich muss den Schwung dieser Abfahrt mitnehmen in das, was jetzt kommt: der letzte Hügel. Ein Hügel, der sich anfühlt wie ein Alpen-Pass – die Gegensteigung hin zur Mautstelle. Dieser kurze Anstieg, der die Abfahrt vom Timmelsjoch gen Sölden unterbricht, verändert meine Wahrnehmung. Keine Konzentration mehr, keine Vorfreude auf das Ziel, keine Müdigkeit. Da ist nur noch eines: Schmerz. 200 Meter später: Meine Trittfrequenz wird immer geringer – 95, 90, 85. Jeder Zentimeter jeder Kurbelumdrehung tut weh. Irgendwann sehe ich die Kuppe dieses Anstiegs, der nur eine „Welle“ ist, vor mir. Es ist eigentlich nur ein paar Hundert Meter langer Hügel – doch dies ist auch die letzte Bergauf-Passage des Öztaler Radmarathons. Ich bin am Limit. Ich weiß, dass ich die FahrerIn, die mich kurz zuvor überholt und vom zweiten Platz verdrängt hat, nicht mehr einholen kann – und dennoch spüre ich den Schmerz und die Müdigkeit kaum. Ich spüre: pures Glück.

“

**DER ANSTIEG ZUM HAIMINGER
SATTEL BEGINNT STEIL – UND
BLEIBT ES FAST DURCHGEHEND.
DIE MITTLERE STEIGUNG: 10,5
PROZENT. DIE MAXIMALSTEIGUNG:
MEHR ALS 20 PROZENT.“**

A high-angle photograph of a cyclist riding on a paved road that curves through a dense forest. The road is bordered by a wooden guardrail on the left and a grassy embankment on the right. The cyclist is positioned in the middle of the frame, riding away from the viewer. The overall scene is bathed in warm, golden light, suggesting late afternoon or early morning. Large white text is overlaid on the image.

0

A U F

360

JONATHAN BOTH



VOM RENNRAD-EINSTEIGER ZUM ULTRA-LANGDISTANZ- ATHLETEN: VON TRAINING, PLÄNEN, NACHTFAHRTEN, ERNÄHRUNG UND ERLEBNIS. WEGE ZU MEHR AUSDAUER.

Text: Jonathan Both, David Binnig

Fotos: Benjamin Both

3:10 Uhr morgens, drei Grad Celsius, 21 km/h im Flachen bei Gegenwind aus Nordwesten. Es ist ein Wind, der mich lange – viel zu lange – begleiten wird. Und das für einen großen Teil der nächsten 15 Stunden. Heute ist der Tag der Tage. Mein längster Tag auf dem Rad. Meine Tour: von München nach Seeheim-Jugenheim an der hessischen Bergstraße. Fast nonstop.

Nach einer Stunde habe ich die Stadt von Südosten bis in den Nordwesten durchquert und ihre letzten Häuser hinter mir gelassen. Ich fahre durch die Dunkelheit in Richtung Augsburg und erlebe keine Überraschung: Ich kenne das Fahren in der Nacht und in der Kälte. Meine Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei nur 23,5 km/h. Ich fahre von einem kleinen Dorf ins nächste neben dunklen Feldern und Wiesen durch den noch dunkleren Wald. Es riecht nach Grün und nach dem Harz der Bäume. Die Straßen sind leer. Ich bin allein.

Leere, Weite & Distanz

Vor knapp drei Stunden klingelte mein Wecker. Um 2:30 Uhr. Meine Ausrüstung ist gepackt, die Powerriegel sind in handliche Viertel vorgeschnitten in der Rahmentasche. Als Ergänzung habe ich noch eine Süßkartoffel gekocht, verpackt und verstaut. Nach einem Kaffee, Müsli und einer Banane setze ich mich auf mein Rennrad. Um kurz vor 6:30 Uhr erreiche ich wie geplant Augsburg. Als ich die Stadt hinter mir lasse, habe ich 80 Kilometer hinter mir. Die Sonne schiebt sich über den Horizont. Es wird wärmer. Sechs, acht, zehn Grad. Dies ist meine wohl zehnte Langstrecken-Tour – meine erste Radfahrt, die mehr als 200 Kilometer lang ist. Bis 2015 habe ich gar keinen Sport gemacht. Durch den Münchner Firmenlauf 2016 begann ich zu laufen. 2019 lief ich den ersten von bislang zwei Marathons. Die Anzahl der Halbmarathons kann ich nicht mehr aufzählen. Vor drei Jahren saß ich zum ersten Mal auf einem Rennrad. Heute ist es ein

wichtiger Teil meines Lebens, meines Seins, meines Entspannens und Erlebens. Ich habe mich dazu entschieden, die „Coronazeit“ zu nutzen, um von einem durchschnittlichen Rennradfahrer zu einem Ultra-Ausdauer-Athleten zu werden. Meine ersten Langdistanz-Touren-Ziele stehen – nach einem Blick auf die Karte – schnell fest: 360 Kilometer an einem Tag zu meinen Eltern nach Seeheim-Jugenheim an die hessische Bergstraße, von München an den Gardasee an einem Tag, von München nach Prag an einem Tag und als Abschluss des Jahres so schnell wie möglich von München nach Flensburg. Und wofür? Als Vorbereitung auf die richtig langen Strecken – und für mein erstes Ultralangdistanz-Rennen im Laufe des Sommers 2022. Der Plan steht. Nur der Weg dorthin ist noch unklar. Wie muss ich trainieren? Und noch wichtiger: Wie kann ich das Training mit meinem Vollzeitjob, meiner Familie, meinen Freunden, meinem Alltag vereinbaren? Noch immer habe ich nicht alle Antworten gefunden. Noch immer bin ich auf der Suche. Ich lerne gerne von den Besten.

Deshalb setze ich mich mit den besten Langdistanz-Radsportlern auseinander – mit Menschen wie Sean Conway, Nicole Reist, Jonas Deichmann, Christoph Strasser. Und ich stelle fest, dass fast alle dasselbe „Erfolgsgeheimnis“ haben: mentale Stärke, das passende Mindset, ein klares Ziel, strukturiertes Training. Mein Bruder Joshua, der Personal Trainer für Ausdauersportler ist, unterstützt mich auf meinem Weg. Mit seiner Hilfe absolviere ich im Frühjahr einen Laktat-Leistungstest. Ausgehend von meiner zu diesem Zeitpunkt aktuellen Functional Threshold Power, FTP, von 278 Watt schrieb mir Joshua einen für mich optimalen Trainingsplan zur Vorbereitung auf eine Langdistanz-Fahrt. Während des Winters wechselte ich meine Trainingsschwerpunkte zwischen dem Rennrad, dem Ergometer und dem Laufen ab – und verbesserte meine Halbmarathonzeit auf 1:29 Stunden.



BE
RG
WE
LT

INNSBRUCK
RENNRAD
DESTINATION



ELEKTRO MECHANIK



TRADITION VS. MODERNE?
GÜNSTIG GEGEN TEURER? WIR
HABEN FÜNF RENN RÄDER MIT
MECHANISCHEN UND SECHS MIT
ELEKTRONISCHEN GRUPPEN
GETESTET. DER VERGLEICH.

**LAUFRÄDER, RAD-BEKLEIDUNG
UND MEHR IM DAUERTEST:
QUALITÄT, FUNKTIONALITÄT,
ROBUSTHEIT & MEHR.**

PREIS LEISTUNG

GIANT FLEET SL KOMFORT & HALT

Sättel mit kurzer Nase stammen ursprünglich aus dem Triathlonbereich und werden inzwischen immer häufiger an Rennrädern verbaut. Der Vorteil: Auch Fahrertypen, die auf dem Sattel regelmäßig weiter nach vorne rutschen, sitzen komfortabel und kraftübertragungseffizient auf der extrabreiten Sattelnase. Der Giant Fleet SL bietet für 79,90 Euro viel Sattel fürs Geld. Im Unterschied zu seinem etwas teureren Schwestermodell, dem SLR, bestehen die Streben des SL aus Titan statt aus Carbon. Die anderen Features bleiben gleich. Dazu zählen die Free-Flow-Partikel in der Satteldecke. Laut Giant reduzieren diese durch die Anpassung an die Sitzknochen Druckspitzen um bis zu 20 Prozent. Dies konnten unsere Tester auf unterschiedlichen Streckenlängen und -beschaffenheiten bestätigen. Unter den Partikeln liegt ein nicht zu hohes, recht festes Polster, das alle unsere Tester als angenehm empfanden. Die Sitzfläche ist recht breit und bietet sowohl auf der Langstrecke als auch bei Cross-Einheiten einen hohen Fahrkomfort. Die recht große Aussparung in der Mitte trägt zu einer sinnvollen Druckverteilung bei. Die kurze Nase ermöglicht viele unterschiedliche Sitzpositionen und eine unter allen Bedingungen direkte Kraftübertragung ohne Abrutschen. Der Sattel eignet sich sowohl für den Renneinsatz als auch für die Langstrecke und wurde im Dauertest auch auf dem Gravelbike montiert. Auch im Gelände traten keine Druck- oder Reibstellen auf. Das Gewicht des Fleet SL von 220 Gramm liegt in einem für diese Preisklasse grünen Bereich. Die Form des Sattels ist von hinten nach vorne leicht abfallend, was eine komfortable Sitzposition, auch in einer tiefen gestreckten Unterlenkerhaltung, ermöglicht.

Ein weiteres sinnvolles Feature: Giants UniClip-System. Dieses ermöglicht die Montage von vielen kompatiblen Anbauteilen und Zubehör wie etwa Satteltaschen oder ein Schutzblech.

Fazit: Der Fleet SL ist für viele Sitzpositionen und Fahrertypen geeignet. Der Fahrkomfort ist unter allen Bedingungen hoch. Auch das Gewicht und die Preis-Leistung überzeugen voll.

Preis: 79,90 Euro

- Ergonomie
- Druckentlastung
- Langstreckenkomfort
- Gewicht
- recht harte Polsterung







SCHUTZ, SICHT UND
KOMFORT – SPORT-
SONNENBRILLEN
ZÄHLEN ZU RECHT ZUR
RENNRADFAHRER-
STANDARD-AUSRÜSTUNG.
WIR HABEN 19 MODELLE
ALLER PREISKLASSEN
GETESTET. VERGLEICH
& KAUFBERATUNG.

BRILLE

VERK R



AMPF T



FAST JEDER ATHLET ERLEBT SIE: MUSKELKRÄMPFE. DIE URSACHEN, DIE GEGENMASSNAHMEN – EIN GROSSER WISSENSCHAFTLICHER EIN- UND ÜBERBLICK PLUS TIPPS.

Text: David Binnig **Fotos:** Cor Vos

Oft kündigen sie sich kurz vorher an – meist nach Stunden auf dem Rad – wenn sie „über einen“ kommen, von einer Zehntelsekunde auf die andere, hat man sie doch nicht erwartet: Krämpfe. Der Schmerz kommt plötzlich und fühlt sich oft „elektrisch“ an: unmittelbar, intensiv. Ein paar Sekunden lang – oder länger – gibt es nichts anderes als diesen Schmerz. Nichts geht mehr. Auf diese Weise enden viele Träume. Von Bestzeiten, von Siegen, von Radmarathon- oder Triathlon-Finishs etwa. Muskelkrämpfe zu erleben, ist für die meisten Ausdauer-Athleten leider nichts Ungewöhnliches. Sie sind weit verbreitet. So berichteten in einer Umfrage unter 2600 Triathleten 67 Prozent von ihnen über Krämpfe während oder nach dem Training. Vier Prozent der Befragten hatten bereits sehr schwere Muskelkrämpfe erlebt. Bei Ausdauer- scheinen Krämpfe häufiger aufzutreten als bei anderen Athleten. Zu den – im Rahmen mehrerer großer Studien festgestellten – Risikofaktoren für ein vermehrtes Auftreten zählen: ein höheres Alter, kardiovaskuläre Erkrankungen, heiße und feuchte Bedingungen. Die meisten dieser Risikofaktoren sind jedoch nur mit Krämpfen korreliert – und nicht deren Ursachen. Diese sind trotz zahlreicher großer Untersuchungen noch immer nicht vollständig geklärt.

Krämpfe & Flüssigkeit

Zu den meistuntersuchten Erklärungsversuchen zählt die „Elektrolyt-These“. In deren Mittelpunkt steht ein gestörtes Elektrolytgleichgewicht und ein nicht optimaler Hydrationsstatus als Krampf-Ursache. Genauer: die schwitzbedingte Dehydrierung und der Verlust von Elektrolyten. Letztere sind für eine normale Muskelfunktion, für deren Kontraktion und Entspannung erforderlich. In mehreren aktuellen Studien wurde festgestellt, dass Athleten, bei denen während des Trainings gehäuft Krämpfe auftreten, auch größere Natriumverluste aufwiesen. Auch ein Kohlenhydratmangel – das Leeren der Glykogenspeicher im Muskel – kann das Krampfrisiko erhöhen. In Untersuchungen zeigte sich, dass das Trinken von Kohlenhydrat-Elektrolyt-Getränken während langer sportlicher Belastungen den Zeitpunkt, an dem bei den Probanden Krämpfe einsetzten, signifikant verzögern konnte. In weiteren aktuellen Studien mit Radfahrern und anderen Ausdauersportlern wurde jedoch festgestellt, dass Athleten, die größere Flüssigkeitsverluste oder niedrigere Elektrolytkonzentrationen aufwiesen, keine höhere Krampfanfälligkeit zeigten als andere Sportler.

Eine andere These zur Ursache von Muskelkrämpfen dreht sich um „Ermüdungseffekte“ und geht von Fehlfunktionen der Nervenzellen aus, die die jeweiligen Muskeln steuern. Der Mechanismus: Die Muskelkontraktionen werden von zwei „Sensoren“ gesteuert: den Muskelspindeln und den Golgi-Sehnenorganen. Im ermüdeten Zustand kann es dazu kommen, dass die Spindeln zu viele Signale aussenden, die Golgi-Sehnenorgane zu wenige. Bei einem Krampf senden die Nervenzellen demnach unkontrolliert Impulse an den Muskel. Für diese These sprechen Studien-Ergebnisse wie jene, die zeigen, dass Krämpfe auch ohne eine Dehydrierung oder ein Elektrolyt-Ungleichgewicht und in kühler Umgebung auftreten können. Es wird angenommen, dass die zunehmende Ermüdung während einer längeren sportlichen Belastung zu einer erhöhten Muskelaktivierung führt – was im Extremfall in einer unkontrollierten Kontraktion und somit einem Krampf resultieren kann. Je besser ein Athlet trainiert ist, desto seltener erleidet er Muskelkrämpfe.



**TRAINING
ALL-
TAG**

272 KILOMETER, 18 ANSTIEGE, 20 PROZENT
MAXIMALSTIEGUNG: DIE „RONDE“ IST EINE
LEGENDE - UND DAS FÜR VIELE WICHTIGSTE
RADRENNEN DES JAHRES. DEBÜTANTEN,
SUPERSTARS UND ANALYSEN.

PAVE DEBÜT





Text: Christina Kapp **Fotos:** Vos, Koch

1 7 Kilometer vor dem Ziel, am Oude Kwaremont, dem 17. Anstieg des Tages, geschieht, was geschehen musste: Der stärkste Fahrer des Feldes beschleunigt. Und nur einer kann an seinem Hinterrad bleiben. Der Fahrer, der attackiert und die verbliebene Spitzengruppe sprengt, ist: ein Debütant. Noch nie zuvor startete er bei diesem Rennen, bei diesem Monument, bei diesem für Viele wichtigsten Sportereignis des Jahres: der Flandern-Rundfahrt. Oder, wie man sie in Belgien liebevoll nennt: die „Ronde“. Die Runde durch Flandern wurde 1913 zum ersten Mal ausgetragen. Sie vereint alles, was Frühjahrsklassiker ausmacht: eine lange Distanz, Wind, oftmals Regen und Kälte – und Kopfsteinpflasterpassagen. Die „Hellinge“, die gepflasterten kurzen, aber meist steilen Anstiege, prägen das Rennen. Und machen es zu einem der anspruchsvollsten und härtesten einer jeden Saison. Deshalb kommt es bei der Ronde so stark auf die Erfahrung an, auf Streckenkenntnis, Fahrtechnik, Ausdauer, Ermüdungswiderstandsfähigkeit, Kälteresistenz, Rennhärte. Auf all das, was Debütanten meist noch lernen – und sich erwerben und erarbeiten – müssen. Doch dieser eine Ronde-Neuling ist anders. „Er ist der neue Eddy Merckx“, sagt der Quickstep-Alpha-Vinyl-Teamchef Patrick Lefevere über ihn. Er ist ein Fahrer, der fast alles kann. Klassiker, Zeitfahren, Rundfahrten, Bergetappen. Er ist Derjenige, der die Tour de France bei seiner ersten Teilnahme gewann. Er ist: Tadej Pogačar. Im Finale der Ronde kann ihm nur einer folgen – der Top-Favorit, Mathieu van der Poel. Der letzte Kilometer. Pogačar klebt am Hinterrad des Niederländers. Das Tempo wird immer geringer. 250 Meter vor dem Ziel sprinten die beiden Verfolger von hinten heran – und van der Poel be-

AFRICA



ES WAR EINE SENSATION - UND EIN TAG, DER IN DIE RADSPORT-
GESCHICHTE EINGING: ALS ERSTER AFRIKANER GEWANN DER ERST
21-JÄHRIGE ERITREER BINIAM GIRMAY DEN KLASSIKER GENT-WEVELGEM.
ES KÖNNTE DER BEGINN EINES MASSIVEN AUFSCHWUNGS SEIN.





Text: Christina Kapp **Fotos:** Cor Vos, Bike Aid

Der Moment, der dazu führte, dass sich sein Leben ändert, geschieht 24 Kilometer vor dem Ziel, im Flachen, nach einem Kreisverkehr: Christophe Laporte – ein Fahrer des dominierenden Über-Teams Jumbo-Visma – attackiert. Und er geht mit. Schnell kommen noch zwei weitere Fahrer hinzu. Es ist die Vorentscheidung. Diese vier Fahrer erreichen zusammen die Zielgerade. Einer von ihnen eröffnet früh, rund 300 Meter vor der Linie, den Sprint: Er nimmt von der letzten Position aus Schwung, geht aus dem Sattel, zieht nach rechts raus, gibt alles – und kommt durch. Als Sieger. Danach wird er von einem Reporter gefragt, was dieser Sieg für sein Leben bedeute. „Was sich nun verändern wird?“, fragt Biniam Girmay zurück. „Alles!“ Sein Sieg beim Klassiker Gent-Wevelgem ist eine Sensation. Aus gleich mehreren Gründen. Zum einen ist der Fahrer des Teams Intermarché-Wanty-Gobert Matériaux zum Zeitpunkt des Rennens erst 21 Jahre alt. Noch in der Vorsaison startete er bei den U23-Weltmeisterschaften – und wurde Zweiter hinter dem Italiener Filippo Baroncini. Bei Gent-Wevelgem trat er zum ersten Mal an. Er siegte als Debütant. Zum anderen ist er der erste afrikanische Sieger in der Geschichte des Klassikers. Biniam Girmay stammt aus Asmara, der Hauptstadt Eritreas. Er ist einer von drei WorldTour-Profis seines Landes – und ein nationaler Held. Er könnte zur Symbolfigur des gesamten afrikanischen Radsports werden. Zum Symbol einer enormen Entwicklung. Zum Symbol eines Aufstiegs. Zweimal wurde er bereits zu Afrikas Radsportler des Jahres gewählt. Der fünfmalige Tour-de-France-Sieger Bernard Hinault, der bei dieser Wahl in der Jury saß, sagte bereits 2021 über ihn: „Er ist das vielversprechendste Talent des Kontinents. Sein zweiter Platz bei der WM war kein Zufall.“ Mit dem Sieg bei Gent-Wevelgem hat er sich in die Weltspitze der Top-Profis katapultiert. Schon zuvor zeigte er in dieser und der Vorsaison etliche Top-Leistungen: Neunter der Trofeo Liguaglia, Siebter der Tour du Jura, Zweiter der Tour du Doubs, Fünfter von

STEIL & NAH





KENNRAD
DESTINATION
ERLANGEN

**KULTUR, FELSEN, HÜGEL &
HÖHENMETER – DIE REGION
RUND UM ERLANGEN BIETET
EXTREM VIEL: VON URLAUB,
TRAINING UND TOUREN.**

Text: Jan Zesewitz **Fotos:** Gideon Heede