

RennRad

MEGA-TEST: 46
**TRIKOTS &
 RADHOSEN**
 AB 69 EURO

NAH & SCHÖN: TOP-TOUREN

Deutsche Mittelgebirge: Berge
 Hügel, Natur – Traumstrecken

Belastung & Erholung: effizienter trainieren

WATT-WERTE & INTERVALLE

Tipps eines Profi-Trainers:
 Leistungsdaten & Einheiten

SPÄTSTARTER & ZEITFAHRER

Portrait: Vom Quereinsteiger
 zum Sieger – Trainingsideen

SPANIEN: MEER & BERGE

Andalusien: Strände, Urlaub
 Trainingslager & Top-Touren

ALPEN-RADMARATHONS

4100 Höhenmeter: Reportage
 Pässe, Events & Trainingstipps



LEICHTGEWICHTE

RADTEST: 10 LEICHTE RENNRÄDER AB 6,2 KILOGRAMM - VON CANYON, TREK & CO.



4 196209 206803 07



ANSTIEGE, TRAINING & LEICHTGEWICHTE

Kilogramm, Kilometer, Höhenmeter, Watt – diese RennRad-Ausgabe dreht sich unter anderem um Zahlen. Zum einen: um die Gewichte von Rennrädern. Im Mittelpunkt unseres aktuellen Radtests stehen: leichte Race-Modelle. Das leichteste unserer Test-Rennräder, das Canyon Ultimate CFR, wiegt 6,21 Kilogramm. Letztlich zählt bei der Leistung auf dem Rad vor allem eines: die Relation von Leistung und Gewicht – Watt pro Kilogramm. Darum geht es in unserem großen Hintergrund-Artikel: Ein Top-Trainer gewährt uns Einblicke in die Zahlenwelt des Profi-Radsports. Er verrät uns, was es braucht, um Radprofi zu werden – und wie man seine Leistungswerte verbessert und in Sachen Training von den Besten lernt. „U23-Fahrer müssen mindestens 5,3 Watt pro Kilogramm Körpergewicht über 20 Minuten leisten – nach 2000 Kilojoule geleisteter Arbeit – um bei den internationalen Rennen vorne dabei zu sein“, sagt Peter Leo, der Trainer des erfolgreichen KTM-Tirol-Teams. Watt, VO2max,

Laktatschwellen, Intervalle und Trainingspläne – all dies bieten wir in unserem großen Trainings-Schwerpunkt dieser Ausgabe. Passende Saisonziele und Trainingsreviere stellen wir im Rahmen zweier anderer Artikel vor. Im Fokus dabei: zwei Top-Rad-marathons in Italien im Selbstversuch – beziehungsweise die schönsten, längsten, steilsten Anstiege in deutschen Mittelgebirgen. Apropos Gewicht: Dieses RennRad-Magazin wurde noch einmal deutlich schwerer. Denn: Es bietet mehr – mehr Inhalt. Konkret: ein 48 Seiten umfassendes Gratis-Extra-Heft. Dessen Inhalt: alles zur Tour de France 2022 – die Strecke, die Etappen, die Pässe, die Teams, die Favoriten.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

6,21
KILOGRAMM

wiegt das Canyon Ultimate CFR, das leichteste Rennrad des aktuellen Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der **Seite 62**.

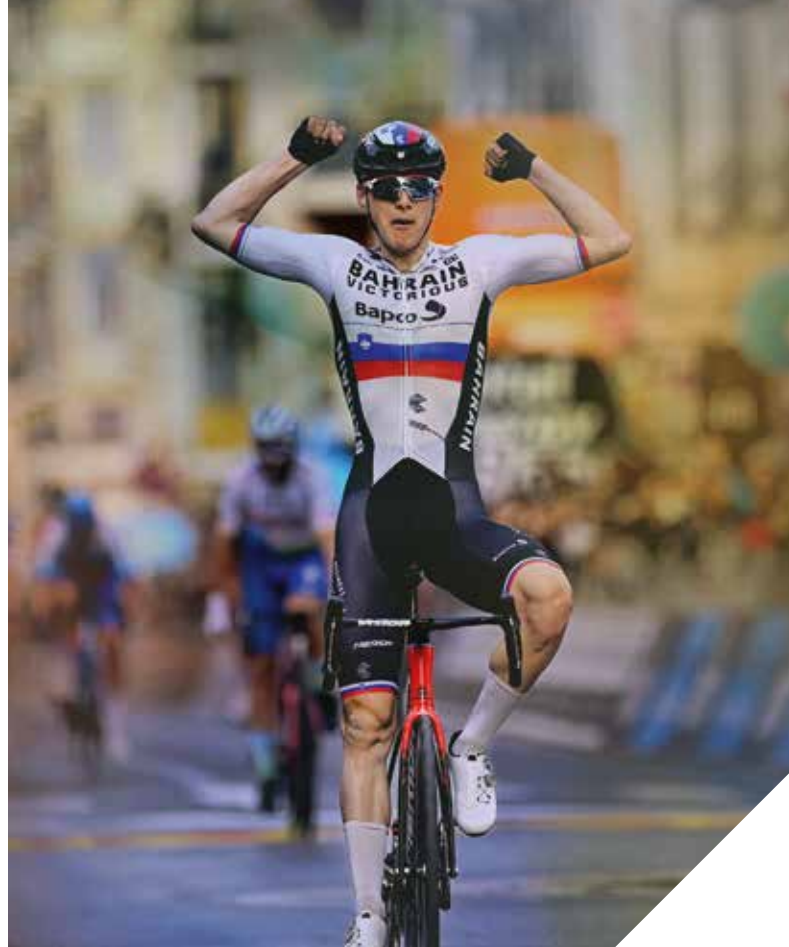
ZAHL
DES
MONATS 2

57:48
MINUTEN

ist die Rekordzeit Tobias Häckls beim 47,2-Kilometer-Einzelzeitfahren King of the Lake. Das Porträt über ihn finden Sie ab der **Seite 26**.

SCULTURA

Leicht und im Rennsport erprobt



Das neue SCULTURA ist die perfekte Kombination aus Leichtigkeit, Komfort, der dich weniger schnell ermüden lässt, und aerodynamischer Performance. Unser ausgewogenstes Rennrad aller Zeiten. Ausschließlich mit Carbon-Rahmen und Scheibenbremsen erhältlich, kombiniert es erstklassigen Komfort, pfeilschnelle Beschleunigung und herausragende Kletter-Performance.

MERIDA. MORE BIKE.



MEHR ERFAHREN →

MERIDA 

16



Höhenmeter, Radkultur, Berge & Radmarathons: Zwei Selbstversuche bei zwei der schönsten Gran Fondos in Italien

48



Traum-Touren & Anstiege: Hügel, Natur & Top-Strecken in deutschen Mittelgebirgen

96



Training: Effizienter zur Topform. Mit Plänen

62



Radtest: Leichtgewichte – zehn Race-Modelle ab 6,2 Kilogramm im Vergleich

Titelbild: Cadex Action Photography
Ort: Kalifornien, USA



INHALT

AUSGABE 7 | 2022



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Die Deutschen sitzen zu viel. Gründe und Folgen des Bewegungsmangels

Reportage: Berge & Radmarathons in Italien 16

Zwei Events, 280 Kilometer und 6700 Höhenmeter: Italienische Gran Fondos im Selbstversuch

Portrait & Tipps: Vom Läufer zum Radfahrer 26

Zeitfahren & Berge: Tobias Häckl siegte beim größten Zeitfahren Europas und bei Top-Radmarathons

Leistung & Training: Der Weg zum Radprofi 34

Training & Struktur: Talentsuche, Watt-Werte, Formaufbau & mehr. Tipps eines Top-Trainers

Mittelgebirge: Höhenmeter & Traum-Touren 48

Schwarzwald, Rhön & Co.: Anstiege in den deutschen Mittelgebirgen. Plus: Top-Strecken

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Laufräder, Bekleidung & mehr 60

Neue Carbon-Gravel-Laufräder von Campagnolo, Race-Schuhe von Giant und Vieles mehr

Radtest-Spezial: Leichte Race-Rennräder 62

Zehn Leichtgewichte ab 6,2 Kilogramm im Vergleich. Mit Modellen von Canyon, Storck, Trek und mehr

Bekleidungs-Test: 46 kurze Trikots & Hosen 76

Für den Sommer: Kurze Trikots und Hosen für warme Tage im Test. Mit Modellen für Männer & Frauen

Transport-Test: Sieben Heckträger im Vergleich 88

Faltbar, klappbar, starr – die Vor- und Nachteile von verschiedenen Trägertypen. Der Vergleichstest

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 94

Studie: Schneller werden durch Atemmuskel-Training
Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Trainingspläne: Der smarte Weg zur Topform 96

Trainingsstrategien: Aufbau, Ausdauer, Inhalte, Effizienz. Tipps und Pläne für Intervalle & mehr

Radmarathon-Vorbereitung: Höhenttraining 106

Effekte und Risiken eines Höhentrainingslagers.
Tipps und Trainingspläne eines Experten

PELOTON

Impressionen: Pässe, Alpen, Action 108

Spannung & Höhenmeter: die Tour of the Alps.
Von Pässen, Comebacks und großem Sport

Analyse: Gewinner & Verlierer des Frühjahrs 110

Machtwechsel: Neue Fahrer & neue Teams dominieren die Klassiker. Ein Rückblick

Vorschau: Die Tour de France für Frauen 114

Neustart: Die Tour de France Femmes ist mit acht Etappen zurück. Strecke, Favoritinnen, Analysen

REISE

Meer, Strand, Berge: Traumziel Andalusien 122

Sonne, Hitze, Höhenmeter an der Costa de la Luz: Tourentipps zwischen Bergen & Mittelmeer

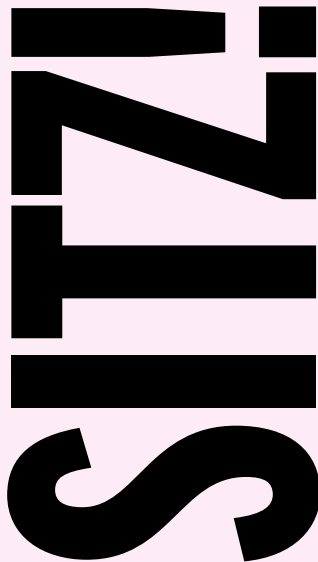
Impressum Seite 121

Mehr als zwei Jahre lang scheint es fast nur ein großes öffentliches Thema zu geben: Gesundheit – und wie man sie erhält. Über eine andere, ältere, viel stillere Art Epidemie spricht fast niemand, denn ihr „Gift“ wirkt schleichend.

688.536 beziehungsweise 730.584 Stunden – mehr ist es nicht. Jede Minute davon ist kostbar. Denn: Das ist alles, was man hat. Das ganze Leben. 78,6 Jahre hat man, aktuell hierzulande, als Mann, um zu leben. 83,4 als Frau. Zeiten ändern sich – und Zeiten ändern Dich. Je nachdem, in was man seine Zeit investiert und wie man sie aufteilt. Der Tag des heutigen „Durchschnitts-Menschen“ wurde neu eingeteilt. Hin zu neuen Rekorden. Rekorden der Passivität. Hierzulande teilt man sich, im Durchschnitt, die 24 Stunden eines Tages und einer Nacht wie folgt auf: 7,5 Stunden Schlafen, 8,5 Stunden Sitzen, acht Stunden Stehen und Bewegung, davon 20 Minuten „intensiv“. Die Deutschen stellen damit einen neuen Rekord auf. Im Sitzen. Noch nie zuvor wurde so viel gegessen. Auf dem Sofa, dem Bürostuhl, dem Autositz, der Zugbank, dem Bett. Wo auch immer. Das Sitzen nimmt mehr als die Hälfte der wachen Zeit eines Durchschnittsdeutschen ein: 8,5 Stunden werktags – eine Stunde länger als 2018. Die Bevölkerungsgruppe, die am meisten sitzt: junge Erwachsene zwischen 18 und 29 Jahren. Ausgerechnet. Ihr Rekord-Wert: 10,5 Stunden pro Tag. Fast zwei Stunden länger als noch 2018. Dies sind die Ergebnisse einer aktuellen Studie der Deutschen Sporthochschule und der Krankenversicherung DKV. Darin zeigte sich ein weiterer „Rekord“: hinsichtlich des Stress-Empfindens. Nur rund 40 Prozent der Befragten gaben ihre wahrgenommene Stress-Belastung als niedrig an oder nutzen wirksame Coping-Strategien. 2016 erreichten noch 58 Prozent der Teilnehmer die Empfehlungen für ein gesundes Stressempfinden. Die wirksamsten eingesetzten Strategien lauten: Lesen, Musikhören, Bewegung und Sport. Dennoch schaffen es 60 Prozent der Befragten aktuell nicht, ihren Alltagsstress zu kompensieren. Es ist das bisher höchste je gemessene Stressniveau.

LEITARTIKEL

von David Binnig



Stress & Bewegung

Hintergründe, Statistiken und Studien zu den Zusammenhängen zwischen Stress, Bewegung und psychischen Problemen finden Sie in den Leitartikeln der RennRad-Ausgaben 4/2022 und 10/2020. Es sind alarmierende Ergebnisse. Wobei klar ist, dass auch diese Studie, wie so viele, eine Schwäche hat: ihre geringe Stichprobengröße von nur 2800 Befragten. Doch die Zunahme der Bewegungslosigkeit ist in etlichen großen Untersuchungen belegt. So etwa im vierten Deutschen Kinder- und Jugendsportbericht von 2020. Die Ergebnisse zeigen Dramatisches – natürlich ohne irgendwelche relevanten politisch-medialen Folgen zu haben: Vier von fünf Kindern und Jugendlichen – 80 Prozent, 80! – hierzulande bewegen sich weniger als eine Stunde pro Tag. Sie erreichen damit nicht einmal die von der Weltgesundheitsorganisation WHO vorgegebene Minimal-Anforderung von 60 Minuten täglicher körperlicher Tätigkeit. Das Sitzverhalten, gerade jenes während des Medienkonsums, sei „alarmierend“, so wird es in dem Bericht konstatiert.

„Die Deutschen werden immer träger“, sagt der Studienleiter des DSHS- und DKV-Reports Professor Ingo Froböse. „Wir wissen, dass der Bewegungsmangel und die körperliche Inaktivität in Europa schon 1,5 Millionen Tote jedes Jahr nach sich ziehen. Weltweit sind es vier bis fünf Millionen, die jährlich an den Folgen der Inaktivität sterben.“ Nach Daten des Deutschen Krebsforschungszentrums sind mehr als sieben Prozent der Todesfälle in Deutschland auf Bewegungsmangel-Effekte zurückzuführen. Wie fallen die medial-gesellschaftlichen Debatten und die Reaktionen und Aktionen der Politik darauf aus – und warum? Das kann sich jeder selbst fragen. Gesundheit ist aus politischer Sicht wohl nicht gleich Gesundheit. Und das Wort „Prävention“ scheint politischen Entscheidern völlig unbekannt zu sein. Die Effekte des Sitzens sind vielfach wissenschaftlich belegt. Etwa durch eine im ‚American Journal of Epidemiology‘ publizierte Langzeit-Studie mit 120.000 US-Amerikanern. Die Ergebnisse: Männer, die pro Tag sechs oder mehr Stunden sitzen, wiesen eine um 20 Prozent höhere Sterberate auf als jene, die weniger als drei Stunden täglich saßen. Bei den Frauen war die Quote gar um 40 Prozent erhöht. Ein interessanter Zusatzbefund: Ob die Viel-Sitzer nach Feierabend oder am Wochenende Sport trieben oder nicht, wirkte sich nicht auf die Sterblichkeitsrate aus. Etliche weitere Studien-Ergebnisse zeigen diese Zusammenhänge. So etwa eine im ‚British Journal of Sports Medicine‘ erschienene Metaanalyse mit 44.370 Menschen. Auch deren Haupt-Ergebnis lautet zusammengefasst: Menschen, die besonders viel sitzen, haben ein stark erhöhtes Sterberisiko. Schlafen, Aufstehen, am Frühstückstisch sitzen, auf dem Weg zur Arbeit oder zur Schule – oder im Homeoffice – sitzen, beim Mittagessen sitzen, auf dem Weg nach Hause sitzen, beim Abendessen sitzen. Danach, in der „Freizeit“: vor dem Fernseher, Computer, Smartphone sitzen. Sitzen, sitzen, sitzen. Es ist eine „Kulturtechnik“. Dr. Carmen Jochem, Präventivmedizinerin an der Universität Regensburg, hat ein Buch über die Entwicklung hin zu einer bewegungslosen Sitz-Ge-



GR

**BERGE, RADMARATHONS, KULINARIK,
RADKULTUR: ITALIEN IST EIN RADSPORTLAND.
BEI GRAN FONDOS KANN JEDER STARTEN -
SIE SIND GROSSEREIGNISSE. ZWEI EVENTS,
INSGESAMT 280 KILOMETER UND 6800
HÖHENMETER - ZWEI SELBSTVERSUCHE, ZWEI
REPORTAGEN, ETLICHE ERLEBNISSE.**

Text: Markus Hertlein, Christoph Heigl, David Binnig

Fotos: Jered Gruber, Sportograf



A N F O N D O

BERGE & LEGENDEN

GRAN
FONDO

Text: Andrea Becker-Pennrich

1 1, 14, 16, 18 Prozent Steigung. Elf, neun, sieben, fünf km/h. Ich wuchte mich und mein Rennrad bergauf. Und muss um jeden Zentimeter Kurbelumdrehung kämpfen. Hier, jetzt, nach erst 83 Kilometern des Stelvio-Radmarathons. Hier an diesem ersten brutalen Anstieg des Tages. Allein sein Name ließ mich schon schlecht schlafen. Zurecht. Er lautet: Mortirolo. Ich bin seit mehr als 2,5 Stunden unterwegs. Und noch sehr viel länger wach. Dies ist ein großer, ein langer Tag. Ein Sonntag im Juni. Dies ist der Tag des Gran Fondo Stelvio Santini. Der Tag einer riesigen Herausforderung. Diese lautet objektiv und in Zahlen ausgedrückt: 151 Kilometer, zwei Alpen-Pässe und rund 4100 Höhenmeter.

Abfahrt & Pässe

5:15 Uhr: Der Wecker klingelt, aber ich bin bereits wach. Meine Beine fühlen sich gut an. Innerhalb der vergangenen beiden Tage scheine ich mich an die Höhe hier in Bormio gewöhnt zu haben: 1200 Meter über dem Meer. Mein Frühstück: zwei Americano-Kaffee, ein kleines Croissant, zwei Toastbrote mit Honig und Nutella. 6:45 Uhr: Ich stehe im ersten Startblock. Alle – fast 1000 Menschen um mich herum – tragen eine Maske und das vorgeschriebene Gran-Fondo-Trikot. Pünktlich um sieben Uhr rollen wir los. Mit meist um die 40 km/h fahren wir die ersten 46 Kilometer mit 800 Tiefenmetern bergab durch die immer wärmer werdende Valtellina. Die Temperaturen steigen nach und nach von acht auf 18 Grad und mehr. Wir biegen von der Hauptstraße ab, fahren durch einen kleinen Ort über den ersten Hügel – und dann sehe ich ihn: den ersten Startbereich. Hier beginnt die Zeitnahme. Inmitten einer Apfelpflanzung beginnt der erste Anstieg für die

Wertung. Dessen Daten: knapp fünf Kilometer mit 400 Höhenmetern. Die schmale Straße führt erst durch den Wald, dann durch den Ort Teglio. Ich finde meinen Rhythmus und komme mir schnell vor, doch ich fühle, was ich auf keinen Fall fühlen sollte: eine gewisse Flaugigkeit im Magen. Die ersten Anzeichen für Hunger. Nicht gut. Noch 100 Höhenmeter. Noch 50. Die letzten Meter des Anstiegs führen über Kopfsteinpflaster. Im Torbogen des Ortskerns sehe ich das Ziel: das Ende des Zeitnahme-Abchnitts. Der erste Part ist geschafft. Die erste von drei Bergwertungen, an denen je die Auffahrtszeit erfasst wird.

In der Verpflegungsstation greife ich mir zwei halbe Bananen und einen Becher mit einem isotonischen Getränk. Es geht weiter, wieder bergab ins warme Tal. Mit gemischten Gefühlen erwarte ich den Anstieg zum Passo del Mortirolo. Die Menschen in den Dörfern, die wir durchqueren, klatschen und jubeln. Ich fühle mich fast wie beim Giro d'Italia. Ein kurzer Stop an der Verpflegungsstation. Ein Brötchen, fingerdick mit Bresaola belegt. Danach beginnt es. Es geht rechts ab in den Wald, die Zeitnahme startet und mir schießen die Worte eines Freundes in den Kopf: „Der Mortirolo ist nicht so wild, da pedalierst du einfach hoch.“ Also mache ich genau das für die nächsten elf Kilometer mit 1200 Höhenmetern. Ich überhole viele. Männer und auch ein paar Frauen. Natürlich weiß ich, dass mir mein Freund mit seinem Spruch Mut machen wollte. Der Mortirolo ist steil, sehr steil. Ich versuche zu berechnen, was die restliche Steigung wohl sein mag und ich beginne mich zu gruseln. Nach acht Kilometern bergauf folgt eine kurze, teils sogar abfallende Passage. Es braucht ein paar Sekunden, bis ich verstehe, was dies bedeutet: dass die ver-

VOM LÄUFER ZUM ZEITFAHRER – UND
ZUM RADMARATHON-SIEGER: TOBIAS
HÄCKL IST EIN QUEREINSTEIGER. ER
SIEGTE BEIM GRÖSSTEN ZEITFAHREN
EUROPAS ZWEI MAL – UND BEIM
RADMARATHON AM KITZBÜHELER
HORN. EINBLICKE & EIN PORTRAIT.

Text: Timo Schoch Fotos: Sportograf



ZEITFAHREN & BERGE

Er bewegt sich bergauf, am letzten Anstieg dieses Rennens auf Rang eins – mit drei, vier, fünf km/h. Hier, an diesem Monument Österreichs, an diesem brutalen, 7,3 Kilometer langen Schlussanstieg mit seinen 12,3 Prozent Durchschnittssteigung. Schon von Weitem hört man ein Geräusch: tack, tack, tack. Es sind die Pedalplatten seiner Radschuhe. Denn: Tobias Häckl, der Führende des Kitzbüheler Radmarathons, geht zu Fuß. Er schiebt sein Rad. Seit acht, neun Minuten schon. Er blickt sich um und sieht nach unten auf die steil ansteigende Straße. Noch ist sie leer, doch die Verfolger können nicht mehr weit sein. Fast sieben Stunden Fahrzeit liegen hinter ihm, 220 Kilometer und rund 4500 Höhenmeter. Sieben Stunden Regen, Kälte, Nässe. 20, 22, 24 Prozent Steigung. Das Kitzbüheler Horn ist brutal. Über fünf Kilometer hinweg bleiben die Steigungsgrade zweistellig. Nur wenige Hundert Meter trennen ihn noch von der Ziellinie. Wieder geht der Blick zurück. Keiner in Sicht. Häckl stoppt, steigt langsam wieder auf sein Rad und bewegt die Kurbel. Langsam. Vier, fünf Minuten später ist er endlich oben. Am Ziel. Er hat das Horn überwunden – und sich selbst. Dies ist der erste Radmarathon seines Lebens. Und sein erster Sieg. Nach einem Drama im Finale.

TRAINING & STRUKTUR: BESSER UND SCHNELLER WERDEN
- DIESE ZIELE HABEN WOHL FAST ALLE ATHLETEN. IM
TEAM KTM-TIROL WERDEN SIE - UNTER DER LEITUNG DES
SPORTWISSENSCHAFTLERS PETER LEO - ERREICHT:

P



SCHON ZEHN FAHRER HABEN ES VON DORT IN
DIE WORLDTOUR, ZU DEN PROFIS, GESCHAFFT.
EINBLICKE: TALENTSUCHE, WATTWERTE, TIPPS,
FORMAUFBAU, EFFIZIENZ, PLÄNE & MEHR.

DER ROFI WEG





RHÖN, EIFEL, ODENWALD, HARZ,
SCHWARZWALD, ERZGEBIRGE –
DIE DEUTSCHEN MITTELGEBIRGE
BIETEN VIEL: HÖHENMETER, LEERE
STRASSEN, NATUR, RUHE. FÜR DIE
RENNRAD-PASSJAGD HABEN WIR
111 ANSTIEGE IN DREI LÄNDERN
AUSGEWÄHLT. BERGE & TOP-TOUREN.

MITTELGEBIRGE



TITEL IRGE





111

ANSTIEGE – DIE LISTE



- | | | |
|---|--|---|
| 1 Kaunertaler Gletscherstraße 2750 Meter | 38 Lusenparkplatz 1119 Meter | 75 Königstuhl 566 Meter |
| 2 Großglockner-Hochalpenstraße 2504 Meter | 39 Balmberg 1084 Meter | 76 Katzenbuckel im Odenwald 547 Meter |
| 3 Sustenpass 2224 Meter | 40 Wurzenpass 1073 Meter | 77 Käppele im Schwarzwald 538 Meter |
| 4 Großer Speikkogel 2120 Meter | 41 Schneeberg im Fichtelgebirge 1051 Meter | 78 Büchenberg 534 Meter |
| 5 Stallersattel 2052 Meter | 42 Auerberg 1045 Meter | 79 Juxkopf 533 Meter |
| 6 Nockalmstraße 2042 Meter | 43 Hoher Peißenberg 957 Meter | 80 Quintinsberg 525 Meter |
| 7 Silvretta-Hochalpenstraße 2032 Meter | 44 Schwarzmiss 939 Meter | 81 Köterberg 496 Meter |
| 8 Kühtaisattel 2017 Meter | 45 Wasserkuppe 910 Meter | 82 Peterskopf 487 Meter |
| 9 Kitzbüheler Horn 1970 Meter | 46 Kirchschlag bei Linz 896 Meter | 83 Großer Mückenkopf 485 Meter |
| 10 Große Scheidegg 1962 Meter | 47 Hefekloß 894 Meter | 84 Hexentanzplatz 483 Meter |
| 11 Klausenpass 1948 Meter | 48 Großer Feldberg 880 Meter | 85 Schmidt 482 Meter |
| 12 Hahntennjoch 1894 Meter | 49 Witthoh 862 Meter | 86 Herzberg 479 Meter |
| 13 Sölkpass 1788 Meter | 50 Kloster Kreuzberg 860 Meter | 87 Hoher Hagen 477 Meter |
| 14 Furkajoch 1761 Meter | 51 Kahler Asten 841 Meter | 88 Degerloch 470 Meter |
| 15 Schlappoldalpe 1710 Meter | 52 Höchsten 837 Meter | 89 Lohrerstraße 466 Meter |
| 16 Gurnigelpass 1609 Meter | 53 Ringbergpass 837 Meter | 90 Kulpenberg 460 Meter |
| 17 Roßfeld-Höhenringstraße 1560 Meter | 54 Neuhaus am Rennweg 830 Meter | 91 Forsthaus Weißenhurm 447 Meter |
| 18 Pragelpass 1550 Meter | 55 Erbeskopf 814 Meter | 92 Kahlenberg 447 Meter |
| 19 Gaberl 1547 Meter | 56 Torfhaus 807 Meter | 93 Okertalsperre 416 Meter |
| 20 Vorder Höhi 1537 Meter | 57 Hoherodskopf 764 Meter | 94 Burgsinner Kuppe 412 Meter |
| 21 Col du Chasseral 1502 Meter | 58 Hohe Acht 747 Meter | 95 Texaspass 385 Meter |
| 22 Riedbergpass 1420 Meter | 59 Idarkopf 746 Meter | 96 Sulzthaler Berg 373 Meter |
| 23 Griesalp 1407 Meter | 60 Albrechtsplatz 738 Meter | 97 Aske 360 Meter |
| 24 Ibergereg 1406 Meter | 61 Hoher Meißner 713 Meter | 98 Vaalserberg 321 Meter |
| 25 Dreisesselhaus 1312 Meter | 62 Kalte Küche 699 Meter | 99 Collmberg 312 Meter |
| 26 Postalm 1304 Meter | 63 Schimmelkopf 695 Meter | 100 Drachenfels 295 Meter |
| 27 Weissensteinpass 1279 Meter | 64 Hohenschäftlarn 687 Meter | 101 Burg Hohnstein 294 Meter |
| 28 Gaisberg 1265 Meter | 65 Große Kalmit 673 Meter | 102 Tetzelsstein 290 Meter |
| 29 Fichtelberg 1215 Meter | 66 Eisenstraße 670 Meter | 103 Nienstedter Pass im Deister 282 Meter |
| 30 Kandel 1204 Meter | 67 Weiler Steige 657 Meter | 104 Kaiser-Wilhelm-Denkmal 210 Meter |
| 31 Schauinsland 1200 Meter | 68 Presseck 646 Meter | 105 Bensberger Schloss 175 Meter |
| 32 Teichalm 1172 Meter | 69 Hohes Gras 605 Meter | 106 Ruhner Berg 172 Meter |
| 33 Hornisgrinde 1150 Meter | 70 Neunkircher Höhe 605 Meter | 107 Sonnenburg 99 Meter |
| 34 Brocken 1142 Meter | 71 Hohenstaufen 603 Meter | 108 Aschberg 98 Meter |
| 35 Bödele 1140 Meter | 72 Peterberg 584 Meter | 109 Teufelsberg 95 Meter |
| 36 Sudelfeldpass 1123 Meter | 73 Deckersberg 581 Meter | 110 Willi 86 Meter |
| 37 Arberstraße 1120 Meter | 74 Lolosruhe 574 Meter | 111 Waseberg 78 Meter |

92

32

19

4

POWERED BY 

Eifel, Taunus, Sauerland, Holsteinische Schweiz, Harz – diese und viele andere Regionen mit Traumtouren finden Sie hier: www.bit.ly/regionen-deutschland
Schneller bergauf: Trainingspläne, Begriffserläuterungen, Radmarathon-Reportagen, -Listen und -Tipps sowie einen großen Schwerpunkt zum Formaufbau und zu effizienten Trainingseinheiten, auch auf „der Rolle“, finden Sie in unserem großen digitalen Trainings-Sonderheft im PDF-Format. Dieses ist unter diesem Link direkt downloadbar: www.bit.ly/bva-shop-training

RADTEST

LEICHT- GEWICHTE

**SCHNELL, LEICHT,
INNOVATIV: DAS SIND
DIE RACE-RENNRÄDER
DIESES TESTS. ZEHN
LEICHTE RENNRÄDER
AB 6,2 KILOGRAMM
IM VERGLEICHSTEST.**



TEST
RADBEKLEIDUNG

KURZ KURZ

TRIKOT & RADHOSE: LEICHT, DÜNN, ENGANLIEGEND, BEQUEM – SO SOLL RADBEKLEIDUNG SEIN. WIR HABEN 46 KURZE RADTRIKOTS UND BIBSHORTS FÜR FRAUEN UND MÄNNER AB 69 EURO GETESTET. DER VERGLEICH.



Text: Günther Proske **Fotos:** Gideon Heede, Castelli

Wind kann auch erlösend sein. Etwa: im Hochsommer, an einem schattenlosen Anstieg. Dann ist man dankbar für jeden kühlenden Windhauch. Körperliche Arbeit bedeutet immer: Wärme und Schweiß. Die logischen Ansprüche an die Radbekleidung lauten dann: Leichtgewicht, Atmungsaktivität, Trocknung, Sitz, Komfort. Auf all diese – und weitere – Parameter hin haben wir die 23 Bekleidungssets dieses Testfeldes getestet. Ein klassisches Sommer-Jersey ist zunächst einmal: leicht. Meist kommen bereits am Rumpf mindestens zwei verschiedene Stoffe beziehungsweise Strickmuster zum Einsatz. Während vorne oftmals etwas dichter und feiner gearbeitet wird, soll am Rücken der Schweiß schnell entweichen können: Weitere Netzmuster, teils in einer 3D-Struktur, leisten hier sehr gute Dienste. Dass die meisten Rennrad-Trikots seit einigen Jahren überaus körpernah geschnitten sind, ist neben den vorgebrachten aerodynamischen Vorteilen auch ein Modetrend. Ein Trend, den mancher Hersteller bisweilen auf die Spitze treibt. Ergo gilt: Nicht jedes Trikot passt zu jedem Fahrer beziehungsweise Körpertyp. Eine Nummer größer zu kaufen, ist teils keine Option, weil dann das Trikot insgesamt nicht mehr stimmig sitzt. Auch die Ärmel sind oftmals sehr eng, glatt und eher lang. Dieser Trend hält an. Kurze Ärmel sind eine Seltenheit, mittellange Varianten in der Minderzahl. Wer Sorgen um die Dauerhaltbarkeit hat, sollte statt der Laser-Cut-



ZWEI, DREI ODER

OB FALTBAR, KLAPPBAR, STARR, FÜR ZWEI, DREI ODER VIER RÄDER:
DIESER HECKTRÄGERTEST GIBT AUFSCHLUSS ÜBER DIE VERSCHIEDENSTEN
TRÄGERTYPEN MIT IHREN VOR- UND NACHTEILEN. DER VERGLEICH.

VIER

Text: Andreas Rieger **Fotos:** Gideon Heede

Räder, Räder, Räder – ein kurzer Blick aus der Frontscheibe des Autos auf die Straße bestätigt es: Die Rad-Saison läuft. Ob auf dem Dach oder, häufiger, am Heck: Überall sieht man Räder, die auf Autos und Vans transportiert werden. Egal ob man sich mit der Familie oder dem teils sehr umfangreichen Sport-Equipment auf Reisen begibt – mehr Stauraum könnte man fast immer brauchen. Klar scheint: Der Trend zu Dachfahrradträgern nimmt immer mehr ab. Vor allem wegen ihrer unkomplizierten Montage und der oft sehr einfachen, sicheren Fixierung der Räder werden seit ein paar Jahren Radheckträger als Transportmöglichkeit von den meisten Käufern bevorzugt.

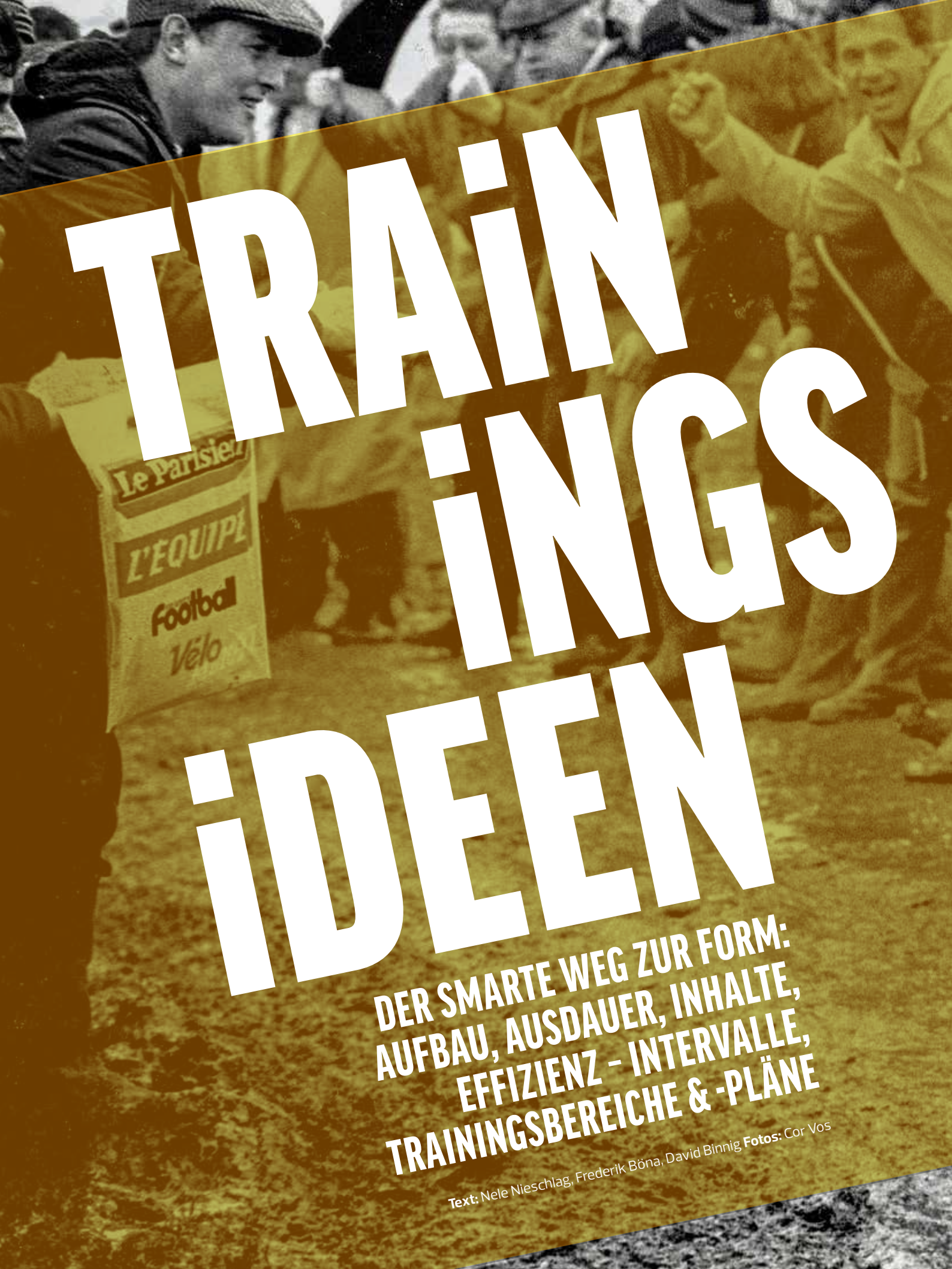
Das Testfeld & der Ablauf

Da die Nachfrage an Heckträgern jährlich steigt, werden diese auch stetig weiterentwickelt. Unser Testfeld bietet einen Überblick über den Markt. So schickt der Hersteller Atera seinen Träger Strada DL3, der für bis zu vier Räder ausgelegt ist, in diesen Test. Zudem sind als Faltträger der preiswerte Evo Proline 2 von Fischer, der Westfalia Bikelander, der Uebler I21 und der

Eufab Premium 2 Plus in unserem Test-Repertoire. Als fixe Träger ohne Faltmechanismus gehen der Thule Velo-Space XT 2 und der Yakima Justclick 2 mit ins Rennen. Alle Träger des Testfelds können je mit einer zu fixierenden Zusatzschiene ein weiteres Rad transportieren. Wie bei jedem Heckträgertest von uns liegt der Fokus auch diesmal vor allem auf der Handhabung, der Qualität, der Sicherheit, des Preis-Leistungs-Verhältnisses und der Praxistauglichkeit. Hierzu beobachteten wir bei unseren Testfahrten unter anderem das Pendelverhalten aller Träger. Wir begutachteten den Anlieferzustand, den Inhalt und die Gebrauchsanleitung. Sechs Träger kommen nahezu einsatzbereit aus dem Karton. Nur der Fischer-Träger benötigt rund eine halbe Stunde Aufbauzeit. Neben den Kriterien „Transport“ und „Handhabung“ prüften wir auch die Verstau- und die Montagemöglichkeiten. Wie einfach lassen sich die Träger auf die Kupplung aufsetzen und fixieren? Wie schnell läuft die eigentliche Radmontage ab? Lässt sich der beladene Träger zum Öffnen des Kofferraums oder der Heckklappe bei Bussen leicht abkippen und später auch zurückklappen? Dieses simple, aber

**7 HECK-
TRÄGER
IM TEST**





TRAININGS IDEEEN

DER SMARTE WEG ZUR FORM:
AUFBAU, AUSDAUER, INHALTE,
EFFIZIENZ – INTERVALLE,
TRAININGSBEREICHE & -PLÄNE

Text: Nele Nieschlag, Frederik Böna, David Binnig Fotos: Cor Vos



T
R
A
I
N
I
N
G

ЯВСКВЛІСК



МАСНІ
ІЗНІЗ



ANDALUCÍA



HÜGEL MEER

DIES SIND DIE ZWEI WELTEN DER COSTA DE LA LUZ. VON ERHOLUNG,
ERLEBNISSEN, TRAINING UND TRAUM-TOUREN. SONNE, STRÄNDE,
TRUBEL, MITTELMEER - UND: HÜGEL, BERGE, RUHE, NATUR.

TOUR DE FRANCE ETAPPEN | FAVORITEN | PROGNOSEN

RennRad



FAHRER
&
STRECKEN

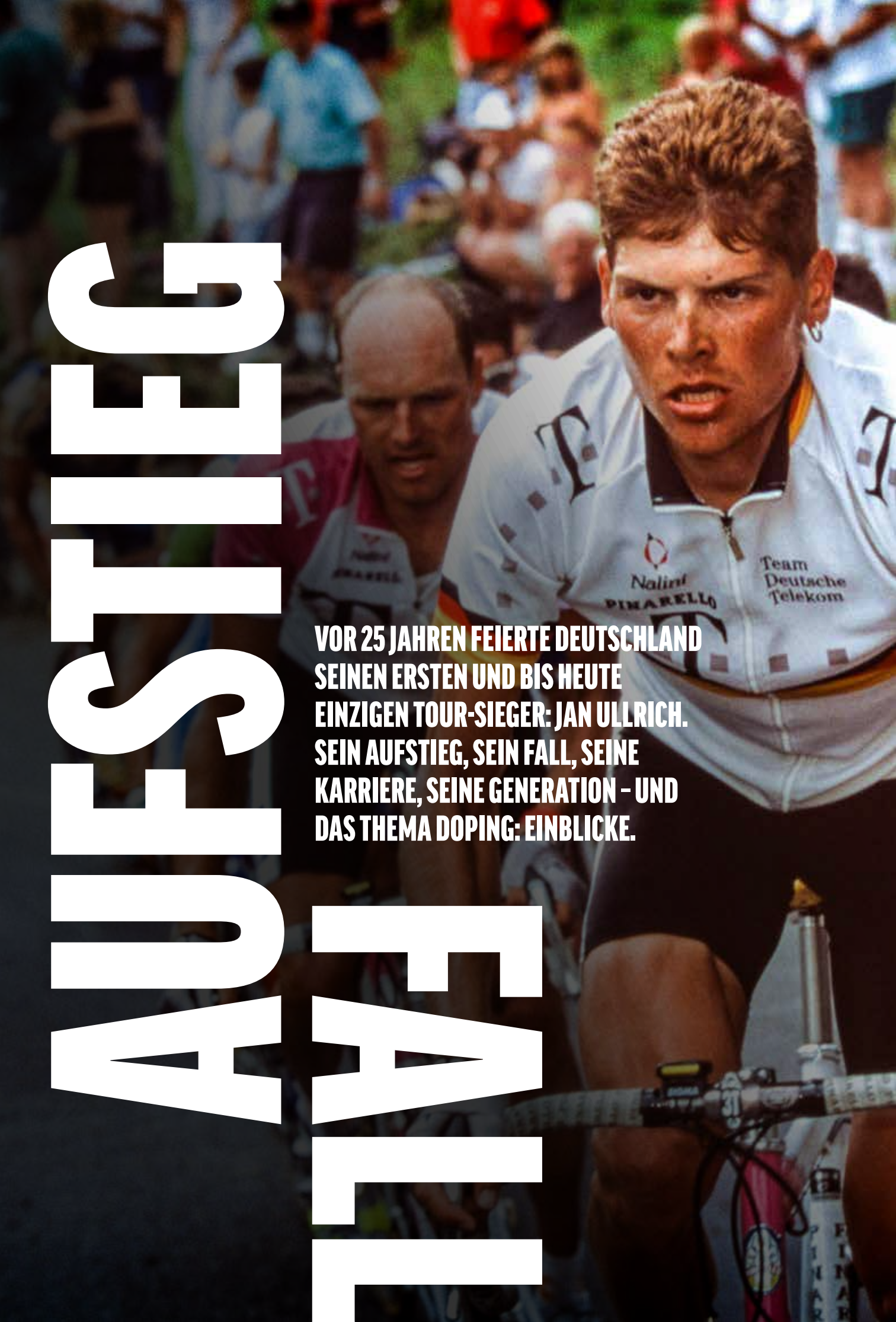
TOUR DE FRANCE: FAVORITEN-CHECK

ALLE GEGEN GAUCHE 2020



AUFSTIEG FALL

**VOR 25 JAHREN FEIERTE DEUTSCHLAND
SEINEN ERSTEN UND BIS HEUTE
EINZIGEN TOUR-SIEGER: JAN ULLRICH.
SEIN AUFSTIEG, SEIN FALL, SEINE
KARRIERE, SEINE GENERATION – UND
DAS THEMA DOPING: EINBLICKE.**





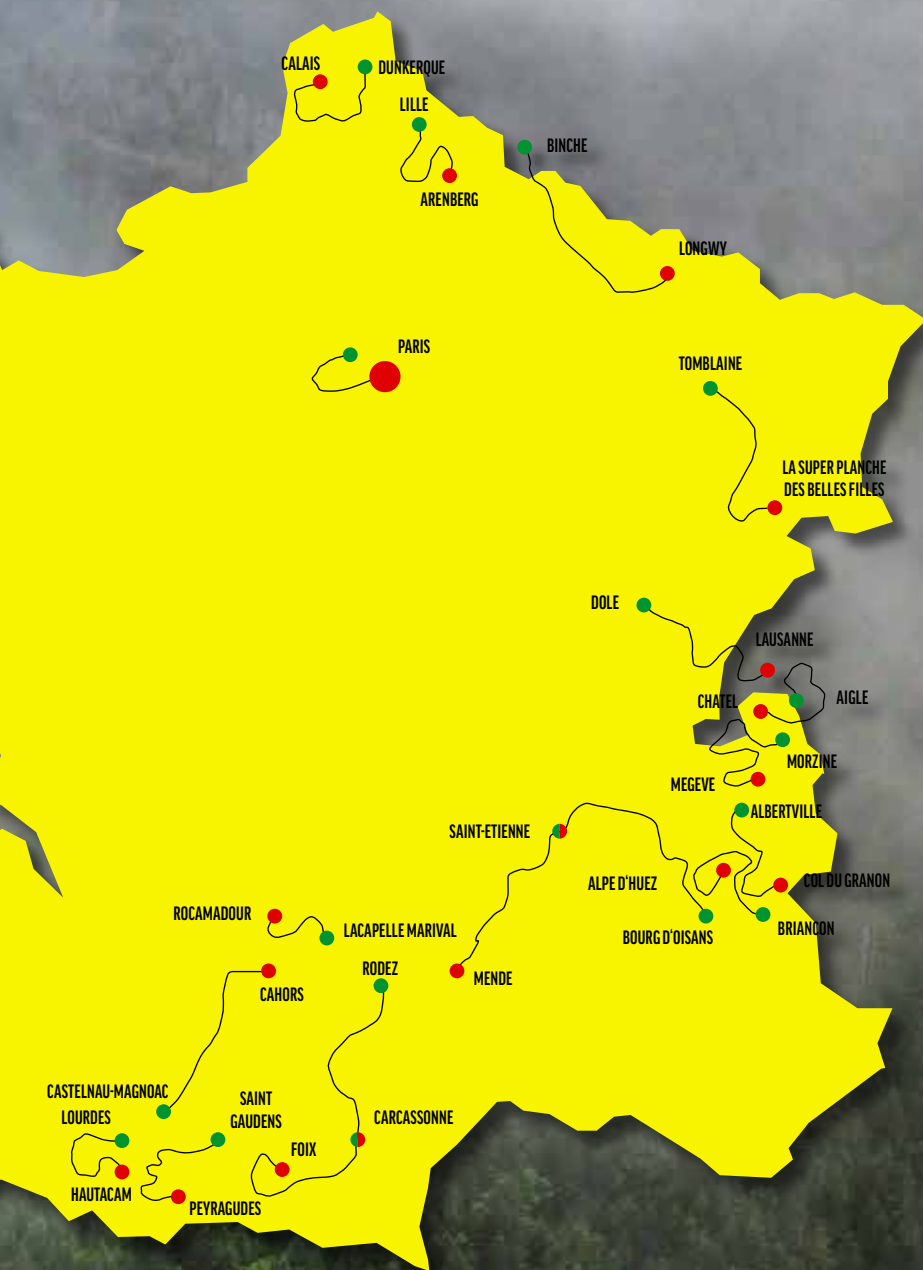
TOUR
DE
FRANCE

TEAMS & FAHRER

22 Mannschaften, 176 Fahrer, zwei Ziele: Etappensiege – und das Podium in Paris. Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen die Teilnehmer der Tour de France 2022 vor: Namen, Zahlen, Fakten zu allen 176 Rennfahrern und ihren Teams. Wir nennen die Stärken wie die Schwächen und sagen, wer zum Kreis der Klassementfahrer, wer zu den Etappenjägern gehört – und wer gute Aussichten auf die Wertungstrikots hat. Auf den Folgeseiten finden Sie alle teilnehmenden Teams und die möglichen Tour-Starter. Bei vielen Fahrern haben wir zudem je eine Typisierung in diese Kategorien vorgenommen:

A – Allrounder
B – Bergfahrer
K – Klassementfahrer
P – Puncheur
R – Rouleur
S – Sprinter

DIE TOUR VON TAG ZU TAG



21 Etappen, 3328 Kilometer, zwei Zeitfahren, fünf Bergankünfte, plus eine Kopfsteinpflaster-Etappe am fünften Tag in Nordfrankreich: Die Strecke der Tour de France 2022 ist anspruchsvoll, abwechslungsreich und vielseitig. Mit den Vogesen, dem Zentralmassiv, den Alpen und den Pyrenäen stehen vier der französischen Gebirge auf dem Streckenplan. Gefährlich wird es schon zu Beginn: Nach dem Auftaktzeitfahren in Kopenhagen warten zwei potenziell sehr windanfällige Etappen in Dänemark. Die Sender ARD, Eurosport und ONE werden die Tour live in Deutschland übertragen. Eurosport hat sich das Exklusivrecht der ersten halben Stunde direkt nach dem Start gesichert, ONE wird anschließend ebenfalls übertragen. Die ARD zeigt in der Regel die letzten zwei Stunden jeder Etappe. Die genauen Sendezeiten und die Highlights der einzelnen Etappen finden Sie auf den folgenden Seiten. Änderungen sind jedoch möglich.

