

RennRad

BERGAUF: 44

PÄSSE

ANSTIEGE & TOUREN

TEST: 48 TRIKOTS & HOSEN

Sommer-Radbekleidung: kurze Radtrikots und Hosen getestet

Deutsche Mittelgebirge, Alpen & mehr
PÄSSE & TOP-STRECKEN

Bergauf: Anstiege in Europa – steil, schön, lang & Touren

GUT & GÜNSTIG: GRUPPEN

Test: Shimano 105 vs. Sram Rival & Campagnolo Centaur

TOP-TOUR: ÜBER DIE ALPEN

Mehrtages-Tour: Drei Länder, viele Pässe & Traum-Strecken

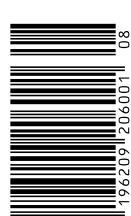
1 TAG & 17.700 HÖHENMETER

Weltrekord: 20 x auf den Kandel in unter 24 Stunden. Der Report



KOMFORTRÄDER

RADTEST: 14 RADMARATHON-MODELLE VON CANYON, SPECIALIZED & CO.





BERGE, PÄSSE & RADMARATHONS

Höhenmeter, Langstrecken und Komfort – geht das zusammen? Ja. In den vergangenen Jahren hat sich der Rennrad-Markt immer weiter ausdifferenziert, und herauskam, unter anderem: das „Radmarathon“- beziehungsweise „Komfort“-Rennrad. Die Modelle dieser „Radgattung“ sind oft recht leicht und dennoch auf einen hohen Fahrkomfort sowie ein ausgeprägtes Dämpfungsverhalten ausgelegt. Sie sind somit – in der Theorie: ideale Langstrecken- und Radmarathon-Räder. Ob sie dieses Versprechen auch in der Praxis halten, haben wir im Rahmen des großen Radtests dieser Ausgabe untersucht. Dafür haben wir 14 aktuelle Modelle zwischen 3099 und 6189 Euro teils über Monate hinweg getestet. Die Testräder passen zu dem Grund- und Hauptthema dieser RennRad, denn dieses lautet: Pässe, anspruchsvolle Touren, Alpen-Strecken und mehr – Hauptsache bergauf. Wir stellen 26 der härtesten und schönsten Anstiege Europas vor, inklusive vieler noch recht unbekannter „Geheimtipps“. Auch unsere beiden

Reportagen drehen sich um die Faszination Bergauffahren: Eine davon beschreibt, wie unsere Autoren ihr Abenteuer des Jahres erlebten – eine Mehrtages-Tour durch die Alpen, von Garmisch nach Südtirol und zurück. In dem anderen großen Bericht geht es um ein noch sehr viel extremeres Projekt: einen erfolgreichen Weltrekordversuch. Wie bereitet man sich darauf vor, 17.700 Höhenmeter innerhalb von weniger als 24 Stunden zu fahren, an einem einzigen Anstieg, dem Kandel im Schwarzwald? Wie fühlt sich die zehnte Auffahrt an? Wie die 18.? Was fühlt und denkt man dabei? RennRad liefert Einblicke – unter anderem in die Extrem-Fahrt zum neuen „Double-Everesting-Weltrekord“.

David Binnig | Chefredakteur



wiegt das KTM Revelator Alto Master, das leichteste Rennrad des Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der Seite 52.



legte Frederik Böna bei seinem Weltrekord im Double Everesting zurück. Die Reportage finden Sie ab der Seite 26.

16



Alpen-Tour: Gavia-Pass, Stilfser Joch & mehr. Eine Tour, drei Länder, fünf Tage, elf Pässe. Die Reportage eines Alpencross

38



Faszination Berge: Touren und Anstiege in Deutschland & Geheimtipps in den Alpen

94



Top-Talente: Training, Gene & Leistung

52



Radtest: Komfort – 14 Radmarathon-Modelle im großen Vergleich





INHALT

AUSGABE 8 | 2021

JEDERMANN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine und Leitartikel: Höflichkeit, Klischees & Solidarität. Radsporler und ihr Ruf in der Öffentlichkeit

Alpen-Tour: Pässe, Natur & Abenteuer 16

Fünf Tage, drei Länder, elf Pässe: eine Tour durch die Alpen, eine Tour der Schmerzen. Die Reportage

17.700 Höhenmeter: Weltrekord im Schwarzwald 26

Double-Everesting: 20 Mal auf das „L'Alpe d'Huez des Schwarzwalds“, den Kandel, in unter 24 Stunden

Bergauf-Spezial: Pässe, Anstiege & Top-Touren 38

Ein Pässesammler im Portrait und Geheimtipps: 26 der härtesten Pässe der Alpen. Mit Tourentipps

TEST & TECHNIK

Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr 50

Ein neues Leichtgewichtsrad von Liv. Plus: Reifen für Straße und Schotter von Pirelli und Schwalbe

Radtest: Komfort- & Radmarathon-Räder 52

14 komfortorientierte Modelle für die Langstrecke im großen Vergleichstest. Canyon, Specialized & mehr

Gruppen-Test: Shimano vs. Sram vs. Campagnolo 68

Preis-Leistung: drei Schaltgruppen im Vergleichstest. Shimano 105, Campa Centaur & Sram Rival getestet

Radkleidung: 48 Trikots & Hosen im Test 76

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

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps und Rezepte 86

Studie: Kaffee für ein längeres Leben. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Training: Effizienz, Intervalle, Trainingspläne 88

Mit mehr Effizienz zu einer besseren Ausdauer und mehr Tempo: Pläne, Einheiten, Einblicke

Analyse: Jung & schnell – der Weg zum Profi 94

Evenepoel, Pogačar & Co.: Viele Profis zeigen schon im jungen Alter Top-Leistungen. Training, Talent & Taktik

Radmarathon-Training: Tipps & Pläne 106

Von den virtuellen Anstiegen auf der Rolle zum legendären Anstieg L'Alpe d'Huez. Mit Experten-Tipps

PELOTON

Nachwuchs: Vereine, Talente, Radrennen 110

Corona, Krise, Talententwicklung: Die Situation der Vereine & Ehrenamtlichen. Analysen & Einblicke

Kampf um Gold: Die Olympia-Vorschau 116

Die Radrennen von Tokio & die deutschen Top-Athleten. Historie, Analyse und Vorschau

REISE

Seen, Berge & mehr: Das Salzburger Land 122

Hohe Alpenpässe, sanfte Hügel, Stadt & Land: Das Salzburger Land bietet fast alles. Tipps & Touren

Impressum Seite 121

TESTS & TRAININGSTIPPS

So wie bei dieser Aufnahme aus Wales können Radsportler in den Sommermonaten bereits früh am Morgen und noch spät am Abend die vielen Sonnenstunden zum Training nutzen. Welche kurzen Funktions-Bekleidungsstücke sich auch in der Mittagshitze für Rad-Einheiten eignen, zeigt unser Test von 48 Trikots und Hosen ab der Seite 76 dieser Ausgabe. Wer sich neben der Familie, dem Beruf und anderen Aufgaben im Radsport verbessern möchte, muss zeiteffizient trainieren. Welche Trainingsgrundsätze dabei individuell zu beachten sind und welche Trainingsmethoden und -Pläne Sportwissenschaftler für unterschiedliche Fahrertypen empfehlen, steht ab der Seite 88 dieser RennRad. Am Specialized S-Works Tarmac der Fahrerin auf dem Foto ist eine Sram-Red-Etap-AXS-Top-Gruppe verbaut. Wie die günstigeren Gruppen von Shimano, Campagnolo und Sram abschneiden, zeigt der Dauertest ab der Seite 68.



B E R G

TRANSALP



WELT



Eine Tour, fünf Tage, drei Länder – Deutschland, Österreich, Italien – und elf Pässe. Diese Tour durch die Alpen war eine besondere. Eine Tour, bei der wenig klappte. Eine Tour des Schmerzes – und eine der neuen positiven Erfahrungen.

Text: David Binnig **Fotos:** Jürgen Amann

Es geht leicht bergauf. Durchgehend. Bei 35, 36, 37 Grad Celsius. Die Sonne brennt auf uns herab. Wir haben erst 30 Kilometer hinter uns – und ich leide. Von Beginn an. Der Rücken. Der Schmerz strahlt aus bis in die Waden. Wir rollen durch kleine Orte, hier, nördlich von Trient. Erst durch Mezzocorona, dann durch Mezzolombardo. Dann, im Tal der Noce, finden wir einen schattigen schmalen Radweg, der östlich des Flusses entlangführt. Immer geradeaus, immer leicht bergan. Das Wegchen wird immer steiler. Irgendwann hören wir Stimmen hinter uns. Zwei Italiener – Typ Ex-Lizenz-Rennfahrer Ende 50 und sein Sohn, Anfang 20, Typ aktiver Rennfahrer – rollen hinter uns. Nach ein paar Kilometern fahren sie an uns vorbei und winken uns an ihre Hinterräder. Wo wir hinwollen, fragen sie. Wo wir herkommen. Wie schwer unsere Rucksäcke sind. Als sie die Antworten – in einer Mischung aus Englisch, ein paar italienischen Wörtern, Gesten und Handzeichen – hören beziehungsweise sehen, zeigt ihre Reaktion vor allem eines: Empathie. Und: Respekt und ein leichtes Unverständnis darüber, an einem solchen Tag mit einem solchen Zusatzgewicht noch über zwei Pässe fahren zu wollen. Und wohl auch: Mitleid.

Berge & neue Freunde

Der ältere von beiden gibt dem jüngeren die Anweisungen: schneller, langsamer, rechts, links. Uns zuliebe ändern die beiden ihre geplante Strecke – und begleiten uns bis zum Fuß des Tonale-Passes. Rund 45 Kilometer weit. Welch eine Geste. Mit 33, 34, 35 km/h fahren wir in einer Einerreihe durch das leicht ansteigende Tal. Inzwischen auf einer leider breiten, völlig schattenlosen und recht viel befahrenen Straße. Einer Straße, die man nur hinter sich bringen will. Immer wieder überholen wir kleine Gruppen anderer Rennradfahrer. Unser älterer Begleiter klärt sie im Vorbeifahren darüber auf, was die verrückten Deutschen in seinem Windschatten heute noch vorhaben. Die Reaktionen der Einheimischen reichen von Lachen bis zu Kopfschütteln. Zwei weitere Fahrer schließen sich unserer Gruppe an. Die Haare sind grau, die Räder etwas älter, die Beine dunkelbraun und ausgezehrt. Beide wirken, als hätten sie in den vergangenen Jahrzehnten hunderttausende Rad-Kilometer und etliche Rennen oder Radmarathons absolviert – und fahren auch so. Irgendwann, an einem Kreisverkehr, drehen unsere beiden Helfer – Retter schon fast – um. Vater und Sohn. Sie wünschen uns viel Glück



DOUBLE EVERESTING

FREDERIK BÖNA

17.696

HÖHEMETER

20 MAL DAS „L'ALPE D'HUEZ“ DES SCHWARZWALDS,
20 MAL 10,35 KILOMETER BERGAUF, 20 MAL AUF DEN
KANDEL. EINEN TAG UND EINE NACHT LANG. IMMER
WIEDER. BIS ZUM DOUBLE-EVERESTING-WELTREKORD.

DER SELBSTVERSUCH.

Text: Frederik Böna, David Binnig **Fotos:** Rainer Kraus, Böna, Adobe

Um mich herum: Dunkelheit, Kälte, Stille, die tiefschwarzen Silhouetten von Bäumen. Es ist 21:30 Uhr. Dies ist meine elfte Auffahrt auf den Kandel, 11,5 Stunden nachdem meine Fahrt, meine Mission, begann, als ich am Fuß des Anstiegs losgefahren bin – und es ist der Beginn des Schmerzes. Zum ersten Mal seit meinem Start um neun Uhr des Vortages kann ich nicht mehr leisten, was ich mir vorgenommen habe: 240 Watt. Als ich nach 57 Minuten des Bergauffahrens oben, am Gipfel, an meinem Wendepunkt ankomme, sehe ich auf dem Display meines Powermeters eine Zahl, die ich nicht sehen will: 232. Sie steht für meine durchschnittliche normalisierte Leistung während dieser Auffahrt – und für eine Phase der Probleme. Der Physischen wie der Psychischen. In meinen Kopf drängen sich Gedanken, die ich nicht dort haben will: „Habe ich zu schnell angefangen? Ist dies der Anfang vom Ende? Kann ich



17.696
HOHENMETER

DAS TRAINING

VIRTUELLES EVERESTING

Wie kommt man auf die Idee, ein virtuelles Everesting Zuhause, auf dem eigenen Rollentrainer, in der virtuellen Welt der Plattform „Zwift“ zu absolvieren? Wenn ich ganz ehrlich bin, frage ich mich das immer noch selbst. Primär wollten wir am Geburtstag meiner Freundin, dem 4. Februar, etwas Besonderes machen. Und das digitale Extrem-Training erschien uns gleichzeitig noch als gutes Training für das, was ich an meinem Geburtstag rund zwei Monate später vorhatte: den Double-Everesting-Weltrekordversuch.

Früh am Morgen bauen wir die virtuellen Smarttrainer von Wahoo auf. Um 8:20 Uhr sitzen wir auf unseren eingespansnten Rennrädern. Vor uns: Zwei Ventilatoren und zwei Laptops beziehungsweise Bildschirme. Auf ihnen bewegen sich virtuelle Menschen auf Rennrädern, unsere beiden Avatare, durch eine animierte Welt. Sie bewegen sich bergauf. An dem wohl bekanntesten Anstieg dieser virtuellen Welt: der „Alpe du Zwift“. Dessen Haupt-Daten: 12,22 Kilometer, 1036 Höhenmeter.

KÖRPER & PSYCHE

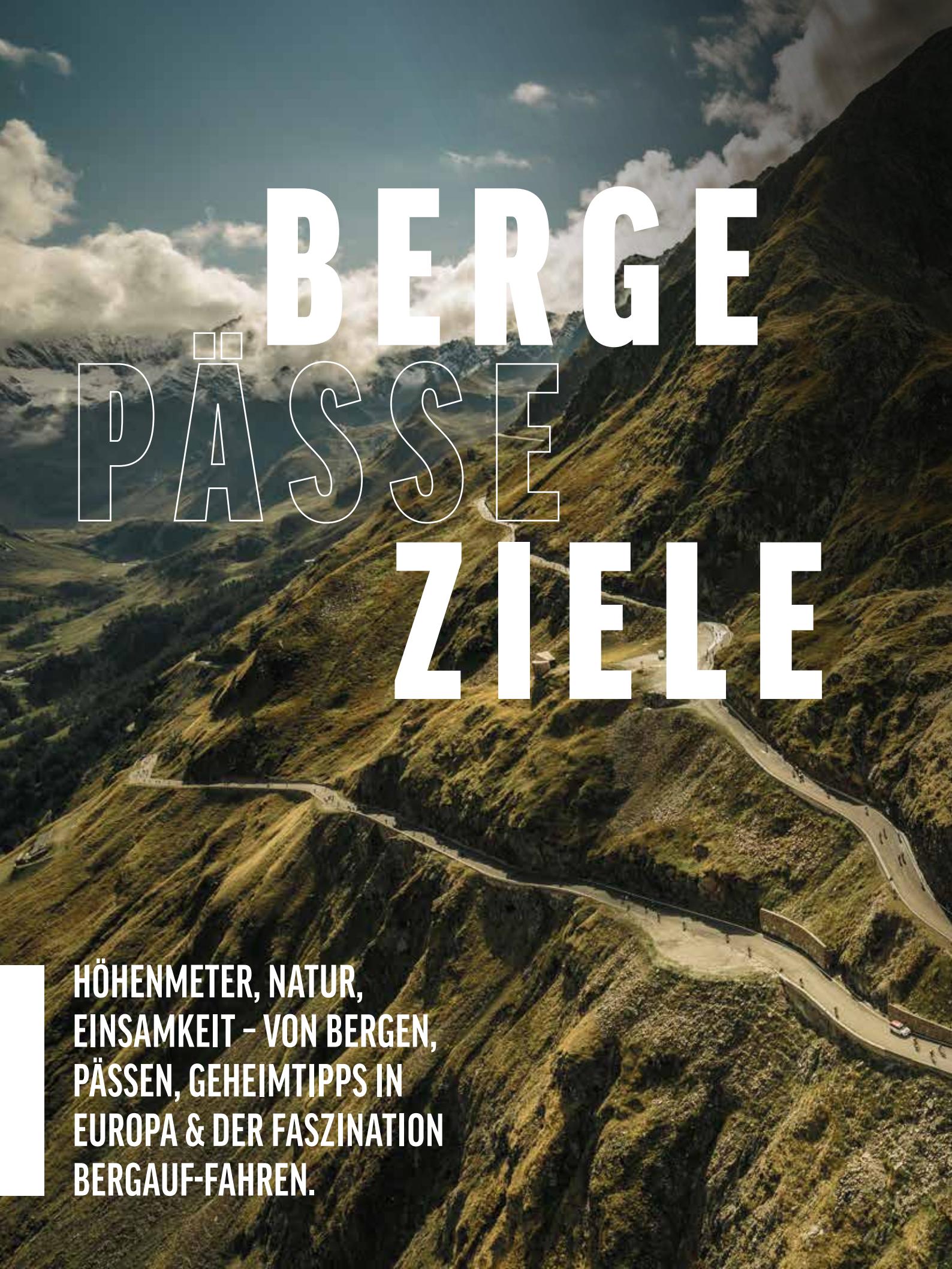
Die teilweise vierzehn Prozent Steigung der Alpe du Zwift fühlten sich genauso an wie an einem realen, ebenso steilen Anstieg. Die Steigungsgrade sind sehr häufig im zweistelligen Bereich. Leider kam dann auch noch hinzu, dass mein größtes Ritzel, ein 28er, nicht funktionierte und ich somit maximal eine Übersetzung von 34/26 treten konnte. Angesichts der Tatsache, dass ich bei langen Anstiegen normalerweise gerne eine relativ hohe Trittfrequenz fahre, ist dies mehr nur semi-ideal. Dennoch läuft der Anfang ganz gut: Die ersten fünf Auffahrten schaffe ich relativ problemlos in jeweils unter einer Stunde Fahrzeit. In den Abfahrten lasse ich es größtenteils rollen und konzentrierte mich darauf, genug zu essen und zu trinken.

Unten angekommen, wendete ich sofort wieder, um keine unnötigen Kilometer ohne Höhenmeter zu sammeln. Die dritte Auffahrt wird dann meine schnellste: Ich brauche genau 55 Minuten für die 1036 Höhenmeter. Für die sechste Auffahrt brauchte ich dann zum ersten Mal mehr als eine Stunde. Mit jeder Viertelstunde fühle ich mich schlechter. Wobei: Es ist eher die Psyche, die mir Probleme macht. Mir fehlt der Spaß, der Fahrtwind, die Natur. Nach der sechsten Auffahrt bin ich schon mehr als sieben Stunden am Schwitzen. Die für mich relativ niedrige Trittfrequenz, die fehlende Möglichkeit, richtig im Wiegetritt zu fahren, und der enorme Flüssigkeitsverlust setzen mir zu. Körperlich geht es mir nach wie vor ganz gut, mental wird es aber immer härter.

Dass draußen die Sonne scheint, macht es auch nicht unbedingt besser. In weiser Voraussicht haben wir uns vorher ein paar gute Radsportfilme und Dokumentationen zusammengestellt. Für mich ist die Berieselung auf dem TV-Gerät überlebensnotwendig. Meine Freundin bekommt nach ein paar Stunden davon kaum noch etwas mit: Sie ist im Tunnel und kämpft sich immer weiter durch. Mental ist sie deutlich stärker als ich, was das Quälen auf dem Smarttrainer betrifft. Sie weiter kämpfen zu sehen, hilft auch mir dabei, nicht irgendwann generiert einfach abzusteigen. Für die letzten beiden Auffahrten benötige ich jeweils etwas mehr als 68 Minuten. Physisch wäre es wahrscheinlich noch schneller gegangen – psychisch ging es für mich einfach nur noch darum, das Everesting irgendwie zu beenden. Nach etwas weniger als 10:30 Stunden bin ich fertig. Nicht am Ziel. Nirgends. Doch auf dem Bildschirm vor mir steht die Höhenmeterzahl, die ich sehen will. Meine Freundin fährt noch rund 2,5 Stunden länger. Erst nach 13 Stunden auf dem Rad steigt sie ab. Wie sie mental mit dieser Belastung umgeht, ist der Wahnsinn: bewundernswert und inspirierend. In unserem Fazit dieses Tages, dieses Erlebnisses, sind wir uns schnell einig: nie wieder.

Frederik Böna





BERGE PÄSSE ZIELE

HÖHENMETER, NATUR,
EINSAMKEIT – VON BERGEN,
PÄSSEN, GEHEIMTIPPS IN
EUROPA & DER FASZINATION
BERGAUF-FAHREN.

Text: David Binnig

Fotos: quäldich.de, Adobe, skarwan.com, Cor Vos

Neben seinem Namen an der Spitze dieser Liste steht eine Zahl, die da lautet: 1836. Sie steht für die Anzahl von Bergen, Pässen, Anstiegen, die er bereits mindestens einmal mit dem Rennrad bezwungen hat. Ende Oktober holte er sich diesen Spitzensatz zurück – mit einer Fahrt durch den Odenwald. Er fuhr an diesem einen Tag 21 verschiedene Anstiege hinauf. Von Amorbach über – unter anderem – den Böllstein, den Katzenbuckel, die Steinwiese bis zum Anstieg nach Breitenbuch und zurück nach Amorbach. Die Daten dieser Fahrt: 233 Kilometer, 4360 Höhenmeter, 7:52 Stunden Fahrzeit. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit während dieser Fahrt: 29,5 km/h. Innerhalb von knapp acht Stunden auf dem Rennrad – auf den meist kleinen und leeren Straßen des Odenwalds im Norden Baden-Württembergs am Dreiländereck zu Hessen und Bayern – hat dieser Athlet seine Sammlung absolvierten Anstiege um gleich 21 Berge, Hügel und Rampen erweitert. Sein Name: Tobias Schneider. Er ist 39 Jahre alt, hat BWL studiert, arbeitet als Controller, fährt seit rund 20 Jahren Rennrad und ist der aktuell Führende der „quäldich-Passjagd“. Dieser Wettbewerb der Online-Community von quäldich.de – einer Website, auf der sich alles um das Bergauf-Rennradfahren und Rennrad-Reisen dreht – hat extrem einfache Regeln: Jeder kann sich anmelden, und alle absolvierten Anstiege eintragen beziehungsweise das Ganze mit einer Navigations- oder der Strava-App koppeln. Jeder befahrene Pass zählt nur einmal. Bei der Passjagd gibt es nichts zu gewinnen. Die Macher sehen sie als Ansporn, als Gelegenheit sich mit Gleichgesinnten zu vernetzen, als Überblick über das Erreichte. Über das Gesehene, das Erlebte, das Erfahrene.

„Das Bergauffahren ist etwas Besonderes“, sagt Tobias Schneider. „Es ist eine ganz pure Form des Radfahrens. Auch wenn der Spaßfaktor bergauf natürlich auch immer etwas mit der aktuellen Form zusammenhängt. Ich habe eigentlich keine ideale Bergfahrerstatur: Ich bin 1,72 Meter groß und wiege rund 70 Kilogramm.“

BERGFAHRER



Ich fahre seit rund 20 Jahren Rennrad. Freunde von mir hatten sich damals ihre ersten Rennräder gekauft. Ich bin davor nur Mountainbike-Touren gefahren und habe vor allem Fußball im Verein gespielt. Dann habe ich mir auch ein Rennrad gekauft – und bin immer öfter damit gefahren, parallel zum Fußballspielen. Es hat nicht lange gedauert, bis das Radfahren zu meiner großen Leidenschaft wurde. Ich habe damals alle klassischen Anfängerfehler gemacht. Trotzdem habe ich fast jede Fahrt genossen. Die Touren wurden immer länger. Meine Heimat ist die Rhön. Es ist ein ideales Rennrad-Revier. Mit vielen Hügeln und wenig Verkehr. Während der ersten Jahre war ich fast nur in der Rhön unterwegs. Meinen ersten richtigen Pass bin ich im Jahr 2008 gefahren. Die Tour mit den meisten Höhenmetern, mehr als 7000, habe ich aber in der Rhön gedreht. Ähnlich viele Höhenmeter, aber einen ganz anderen Charakter, hatte der härteste Radmarathon, den ich bis jetzt jemals gefahren bin: das Alpenbrevet in der Schweiz. Die Strecke führte über fünf Pässe – Susten, Grimsel, Nufenen, Lukmanier und Oberalppass – und über 264 Kilometer mit 7200 Höhenmetern. Bei Temperaturen von vier bis sieben Grad Celsius.

Asphalt, Schotter, Natur

Seit einigen Jahren lebe ich in Würzburg. Auch in dieser Region findet man viele kurze knackige Anstiege, etwa in den Weinbergen. In meiner Heimatregion, beim Rhön-Radmarathon in Bimbach, bin ich jedes Jahr am Start. Eigentlich sage ich mir jedes Mal, wenn ich im Ziel bin: Ich will nicht mehr. Aber irgendwann kommt dann doch der Gedanke auf: Also ein bisschen schneller könnte es schon noch gehen. Das gilt auch für den Ötztaler Radmarathon. Den bin ich bereits mehrmals gefahren. Meine Bestzeit liegt bei knapp unter 7:45 Stunden. Ich steigere mich nach und nach noch – auch da ich im Gegensatz zu früher strukturierter trainiere. Mit einem Powermeter am Rad. Das ist ein Tool, das ich absolut nicht mehr missen möchte. Auch weil ich ein kleines bisschen Datenfetischist bin. Viele der mehr als 1800 Anstiege in meinem Palmarès der Passjagd-Liste habe ich als Guide bei quäldich.de-Reisen gesammelt. Auch meine ‚normalen‘ Urlaubstage verbringe ich oft in den Alpen oder den Vogesen. Das Urlaubsziel lautet: entspannen, genießen und Pässe fahren. Ich liebe die Abwechslung: Die meisten Pässe fahre ich nur einmal. Meine Lieblingsanstiege haben einige Gemeinsamkeiten: Sie sind alle einsam, ruhig, in der Natur. Einer meiner Lieblingsberge heißt: Colle del Nivolet. Er liegt im italienischen Piemont, in den Grajischen Alpen und damit ‚ab vom Schuss‘ der Touristenströme. Die Natur und die Landschaft dort fand ich traumhaft. Der Nivolet liegt abgelegen. Man kann dort ein-

LANG STR ECKE



DAS GÜNSTIGSTE RAD

Lapierre Pulsion SAT 6.0 Disc
Der Preis: 3099 Euro

DAS LEICHTESTE RAD

KTM Revelator Alto Master
Das Gewicht: 7,57 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD

Lapierre Pulsion SAT 6.0 Disc
Das Gewicht: 8,78 Kilogramm

Komfortabel, vielseitig, langstreckentauglich: 14 Radmarathonräder im Test.



Text: David Binnig, Johann Fährmann, Jan Zesewitz
Fotos: Jürgen Amann, Daniel Geiger / Scott Sports

Länger, schneller, komfortabler – könnte das Motto hinter der Entwicklung und Ausdifferenzierung einer noch recht jungen „Radgattung“ lauten: Marathon- beziehungsweise Endurance-Rennräder. Viele Hersteller setzen neben Leichtgewicht und Aerodynamik verstärkt auch auf weitere Parameter: Vielseitigkeit, Dämpfung, Komfort – Langstreckentauglichkeit. Was bedeutet diese Ausrichtung für die Wahl der Komponenten? Für die Rahmengeometrie und die Sitzposition? Wie sportiv sind die Fahreigenschaften dieser Räder? Dies haben wir an 14 Modellen ausgiebig getestet. Die Hersteller der Test-Modelle interpretieren die Anforderungen sehr unterschiedlich. Auch in diesem Testfeld gibt es Rennräder, die klar auf Agilität, Steifigkeit und Sportlichkeit ausgerichtet sind. Andere setzen eher auf eine enorme Vielseitigkeit – bis hin zum Einsatz auf Offroad-Strecken – und eine aufrechtere Sitzposition sowie viel Dämpfungskomfort.

Fahrkomfort & Gewicht

Zu ersteren Modellen zählt das KTM Revelator Alto Master. Mit seinem Gewicht von 7,57 Kilogramm in der Größe M ist es das leichteste Rad in diesem Testfeld. Wie andere Modelle der Revelator-Alto-Reihe des österreichischen Herstellers ist auch das Master auf lange Touren und ein agiles, sportives Fahrverhalten ausgerichtet. Diese Eigenschaften zeichnen auch das Canyon Endurace SL 8 Aero aus: Das Modell verbindet eine eher aufrechte Sitzposition und viel Dämpfung mit einem sehr agilen Handling und aerodynamisch optimierten Rahmenformen. Auf der anderen Seite des Spektrums steht unter anderem das Giant Defy Advanced Pro 2. Mit seinen 32 Millimeter breiten Tubeless-Reifen bietet es besonders viel Dämpfung und ist auch für den leichten Offroad-Einsatz geeignet. Zudem zeichnet es sich durch eine eher aufrechte Sitzposition aus. Auch das Merida Scultura Endurance 7000-E ist mit 32 Millimeter breiten Pneus ausgestattet. Bei diesem Modell steht die Alltagstauglichkeit im Vordergrund. Mit einer Toolbox unter dem Sattel und der Möglichkeit zum Anbringen von Schutzbrettern eignet es sich etwa auch als Pendelrad. Der US-Hersteller Specialized bietet an seinem Modell Roubaix Expert eine Reihe an Innovationen, um den Fahrkomfort und die Dämpfung zu erhöhen. Mit dem Future-Shock-System ist an der Front ein effizientes einstellbares Feder- system mit 20 Millimetern Federweg eingebaut. Allen Modellen ist eines gemein – ob die Ausrichtung sportiver oder komfortorientierter ist: Sie wurden für die Langstrecke entwickelt. //

TEST
RADBEKLEIDUNG

HOC

ISOM

MEI



FORT FORT FORT FORT FORT FORT FORT FORT FORT SCHRITT

**MEHR KRAFT, MEHR AUSDAUER, MEHR
TEMPOHÄRTE – MEHR EFFIZIENZ: DIE WEGE
DORTHIN & DIE EVOLUTION DER
TRAININGSMETHODIK. INTERVALLE,
TRAININGSPLÄNE UND EINBLICKE.**

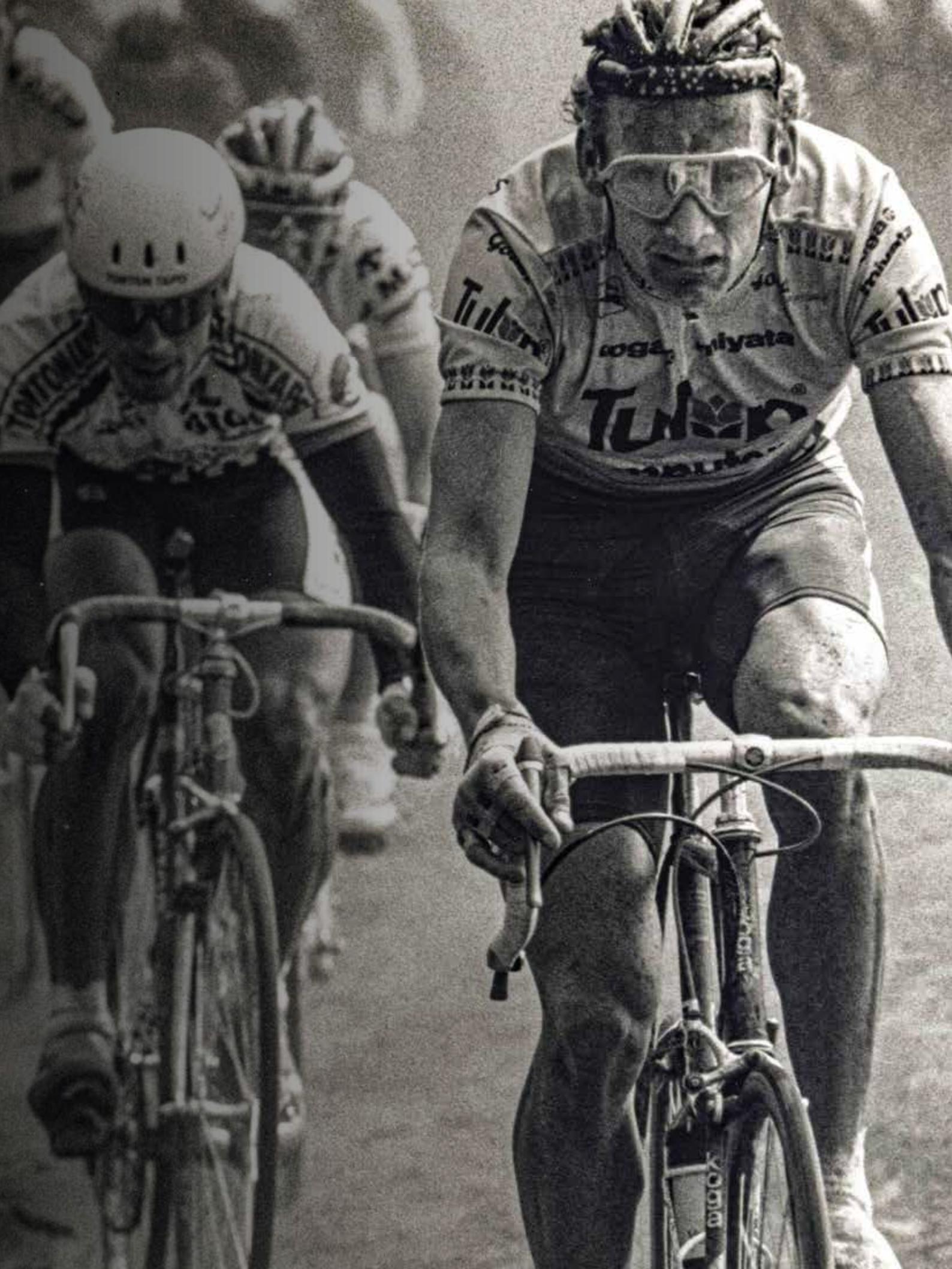
Text: Markus Kinzlbauer, David Binnig **Fotos:** Cor Vos

Alte tradierte „Weisheiten“ werden von neuen Erkenntnissen abgelöst beziehungsweise ergänzt. Dies ist der Zyklus der Wissenschaft. Ein Beispiel aus dem Radsport dazu betrifft etwa die Erkenntnis, dass es effizientere Wege zu „mehr Ausdauer“ gibt als das reine „lang und ruhig“ und das traditionelle Prinzip des „viel hilft viel“. Etwa das polarisierte Training und der gezielte Einsatz hochintensiver Intervalle. Die Trainingswissenschaft ist eine recht „junge“ Wissenschaft. Deswegen werden laufend neue Erkenntnisse gewonnen. Es gibt immer bessere Instrumente, um körperliche Vorgänge zu erforschen und Auswirkungen von Trainingsformen festzustellen. Einst orientierte man sich im Bereich Sport vorrangig an Erfolgsbeziehungsweise Best-Practice-Beispielen. Was bei einem funktionierte, musste doch auch bei anderen zu Mehrleistungen führen, so das Dogma. Somit setzten sich in der Regel stark umfang-orientierte Modelle durch. Denn die erfolgreichen Athleten waren oft jene, die die höchsten Trainingsbelastungen „aushielten“. Die anderen fielen halt durch den Rost und waren wohl nicht geeignet für die Spitze des Sports. Glaubte man.

Ausdauer & Effizienz

Heute hat sich – zum Glück – sehr viel geändert. In der Trainingswissenschaft bedient man sich im Wesentlichen zweier Wege: 1. Erfolgreiche Trainingskonzepte untersuchen und verstehen, warum sie wirken. 2. Die Voraussetzungen für eine gute Leistung bestimmen – sowie überlegen und testen, wie diese Veränderungen am effektivsten herbeigeführt werden können.

Meist treffen sich die Wege früher oder später wieder. Ein weiterer Grund dafür, dass viele „alte“ Trainingsansätze nicht mehr weiterführten und es zu weiteren Forschungen dazu kam: Die Umfänge sehr vieler Hochleistungssportler sind heute schon so hoch, dass es nach oben nicht mehr viel Luft gibt, ohne Verletzungen oder Regenerationsrückstände zu riskieren. Die bessere Abstimmung von Trainingsmethoden – und die Erkenntnisgewinne aus dem Leistungssport – sorgen für eine Erhöhung der Qualität des Trainings und erhöhen dessen Effizienz. Diese Fakten sind nicht nur für Profi-, sondern auch für Hobbyathleten wichtig und wertvoll. Dennoch gilt nicht das Motto „neu ist immer besser“. Auch „alte“, bewährte Trainingsinhalte, -prinzipien und -methoden haben noch heute ihre Berechtigung. Sie sind fast alternativlos. So etwa das berühmte Grundlagen-Ausdauertraining. Viele der neuen Erkenntnisse betreffen den Zeitpunkt des Trainings – und die biologischen Abläufe, Prozesse, Effekte. Heute sind für fast jede Trainingsform Zahlen und Fakten bekannt. Auch wie viele und welche mRNA, Enzyme, Botenstoffe, et cetera produziert werden und welchen Einfluss diese auf den Muskelstoffwechsel haben.



REvolution

Die Goldene Generation: Junge Fahrer verdrängen die etablierten Profis. Die Top-Talente werden immer mehr und immer jünger. Was sind die Gründe für diese Entwicklung – für diese Revolution der Jugend? Von Training, Talent, Taktik, der VO2max und mehr.

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

Mit 18 Jahren – und 14 und 63 Sekunden – schreibt er Geschichte: Die beiden Sekundenzahlen beziffern je seinen Vorsprung auf den Zweitplatzierten bei zwei der wichtigsten Eintagesrennen für Nachwuchsfahrer: die Piva Trophy und den Giro del Belvedere in Italien. Die beiden italienischen Semi-Klassiker-Rennen finden direkt nacheinander statt. Juan Ayuso trat an beiden aufeinanderfolgenden Tagen an – und lieferte zwei Mal dieselbe Show: Er attackierte je im Finale, hielt seinen Vorsprung, und kam durch. Als Solo-Sieger. Und als je einer der jüngsten Gewinner überhaupt. Er ist erst der zweite Fahrer, dem dieses italienische Double gelang. Der erste ist: Yaroslav Popovych. Der Ukrainer war der überragende Nachwuchsfahrer seiner Generation. Er wurde U23-Weltmeister und fuhr elf Jahre lang als Radprofi für die Teams Discovery Channel, Astana, Lotto, Radioshack und Trek. Zwei Monate später trat Juan Ayuso bei einem der beiden wichtigsten Rennen der U23-Klasse an, dem „Baby Giro“, dem Giro d’Italia für Nachwuchsfahrer – und gewann drei der zehn Etappen sowie die Gesamtwertung mit rund drei Minuten Vorsprung. Noch 2020 fuhr Ayuso in der Junioren-Klasse gegen andere 17- und 18-Jährige mit einer Übersetzungsbeschränkung und maximal einem 14er Ritzel hinten. Der Spanier aus Javéa an der Costa Blanca steht somit symbolisch für eine aktuelle, extrem auffällige Entwicklung des Profi-Radsports: Die Rennen werden von immer jüngeren Fahrern mitbestimmt. Immer mehr sehr junge Sportler wechseln schon sehr früh in die World Tour – und können sich dort bereits enorm schnell als konkurrenzfähig, oder mehr, etablieren. Ein Novum.

RENNEN CORONAS & TALENTE

2020 KONNTEN IN DEUTSCHLAND NICHT EINMAL 20 PROZENT ALLER GEPLANTEN RADSPORT-VERANSTALTUNGEN AUSGETRAGEN WERDEN. IN DEN ERSTEN MONATEN DER SAISON DIESES JAHRES GAB ES IN DEUTSCHLAND NICHT EINMAL EIN DUTZEND RADRENNEN. CORONA, KRISE, TALENT-ENTWICKLUNG, VEREINE UND EHRENAMTLICHE: EINBLICKE & ANALYSE.



ALLES & ALPEN

*Seen und hohe Berge. Hügel und steile
Rampen. Stadt und Land. Das Rennradland
Salzburger Land bietet alles – für
Radsportler und Triathleten. Einblicke,
Erlebnisse, Pässe- und Tourentipps.*

Text: Daniel Götz **Fotos:** Jürgen Amann

Mein Blick geht nach links, obwohl die Straße wie am Reißbrett entworfen geradeausführt. Das Glitzern zieht mich an. Auf der smaragdgrün schimmernden Oberfläche des Fuschlsees scheinen winzige goldene Sterne auf den kleinen Wellen zu funkeln. Ich lasse mein Rennrad ausrollen und beschließe: Für heute lasse ich es gut sein. Ich steige ab, schiebe mein Rad zum Ufer, lehne es an einen Holzpahl, ziehe meine Radschuhe aus – und wate in den See. Kühle, Frische, Schönheit, Idylle, Entspannung. Radfahren – hohe Alpen-Pässe und einfache Touren – eine Auszeit vom Alltag, Abschalten, Natur genießen: Deshalb bin ich hierhergekommen, Der Fuschlsee ist einer von vielen Seen in dieser Rennradregion, und wohl der bekannteste. Gerade unter Ausdauer-Athleten. Die Region ist ein Anziehungspunkt für Rennradfahrer und Triathleten. Wer mit dem Rennrad oberhalb des Fuschlsees-Ufers und im Salz-





Auf der Großglockner-Hochalpenstraße:
vom Fuschertörl auf Kopfsteinpflaster
zur Edelweißspitze auf 2572 Metern.

RENNRADLAND | SALZBURGER LAND