

RennRad

NEUE ANSÄTZE & PLÄNE
**PROFI
TRAINING**
EFFIZIENT IN FORM

TEST: WARME TRIKOTS & CO.

Vergleich: 28 Langarmtrikots und warme Radhosen im Test

Langdistanz: Über die Alpen – Reportage

ALPEN-EXTREM: 14 PÄSSE

Das härteste Berg-Rennen: 14.000 Höhenmeter nonstop

ZEITFAHREN & TEMPOHÄRTE

Reportage: Europas größtes Zeitfahren – Reha & Training

TRAUM-TOUREN & RENNEN

Top-Strecken ganz im Norden und im Süden: Rügen & Tirol

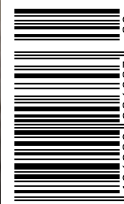
TOPMODELLE: RADHOSEN

Dauertest: 18 Top-Bibshorts über Monate hinweg getestet



AERO-RÄDER

RADTEST: 8 SCHNELLE RACE-MODELLE VON CANYON, ROSE, CUBE & CO.





EXTREM-TOUREN, TRAINING & TESTS

Dies ist ein RennRad-Magazin der Extreme. So absolvierte einer unserer Autoren das vielleicht härteste Eintagesrennen überhaupt: das Race across the Alps. Die Strecke: von Nauders über 14 Pässe und zurück – 525 Kilometer, 14.000 Höhenmeter. Nonstop. Die Anstiege: Stilsfer Joch, Mortirolo-, Gavia-, Bernina-, Albula-, Flüela-, Reschen-, Aprica- und Ofenpass. Jeder Einzelne davon ist eine Herausforderung und ein Erlebnis für sich. Die Frage, wie man sich auf solche, auf kleinere oder größere, Herausforderungen – auf Berg- und Mehrtagestouren, Radrennen, Radmarathons und mehr – vorbereitet und an seiner Top-Form arbeitet, ist ein weiteres Schwerpunkt-Thema dieser RennRad. Wir liefern Antworten: Studien, Beispiele, Trainingspläne, Inspiration, Motivation. Und: potenzielle Vorbilder. So analysieren wir etwa die dreijährige Vorbereitungsphase und die extrem ungewöhnlichen Trainingsmethoden eines zweifachen

Olympiasiegers und Weltrekordhalters. Um die Wege zu mehr Leistung drehen sich auch die anderen Artikel unserer Trainingsrubrik. Der eine klärt über die potenziell hohen positiven Effekte und die Risiken des Trainings in Höhenlagen auf. Im anderen geht es um die Watt-Werte der Profis, Ausdauer, Tempohärte, Laktat-toleranz, Intervalle – und mehr. In unseren großen Tests sind diesmal: acht schnelle aerodynamisch optimierte Race-Rennräder von Canyon, Cube, Rose, Scott und Co., 28 warme Langarm-Trikots und Bibshorts ab 87 Euro sowie 18 kurze Top-Radhosen, die über mehrere Monate hinweg getestet wurden.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

7,42
KILOGRAMM

wiegt das Rose X-Lite 06, das leichteste Rennrad des aktuellen Testfeldes. Den großen Radtest finden Sie ab der **Seite 60**.

ZAHL
DES
MONATS 2

33
STUNDEN

pro Woche trainierte Nils van der Poel auf dem Rennrad. Die Analyse seiner Trainingsmethoden finden Sie ab der **Seite 36**.

INHALT

AUSGABE 9 | 2022



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Events und Leitartikel: Profisport, Staistiken und Doping. Zahlen & Hintergründe

Alpen Extrem: 14.000 Höhenmeter nonstop 16

14 Pässe und 525 Kilometer: Das Race Across the Alps im Selbstversuch. Report & Vorbereitung

Zeitfahren am Attersee: Qual, Training & Reha 26

Von null auf 47 Kilometer am Limit: Das Erlebnis beim größten Zeitfahr-Event Europas

Profi-Training: Der Weg zum Olympiasieg 36

Trainingspläne, -Einheiten und -Tipps: Von 33 Trainingsstunden auf dem Rad pro Woche & mehr

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Rennräder, Bekleidung & mehr 54

Shimanos neue elektronische Schaltgruppe 105. Offroad-Komponenten von Sram und vieles mehr

Radtest: Aero-Rennräder im Vergleich 60

Schnell & agil: Acht Top-Aero-Race-Modelle im Vergleichstest. Mit Rädern von Canyon, Rose & Co.

Dauertest: 18 Radhosen – die Topmodelle 72

Über Monate hinweg getestet: 18 Paar der besten Bib-Radhosen des Marktes. Plus: Sitzcremes

Test: 28 Langarmtrikots & Thermo-Bibshorts 82

Unverzichtbar: Warme Trikots und Radhosen für Männer und Frauen im Vergleichstest

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 92

Studie: Sport, Motorik & Effekte auf das Hirn. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Wissen ist Macht: Höhenttraining – mehr Leistung 94

Nutzen und Risiken: Sauerstoff, Höhenmeter, Trainingseffekte und mehr: Studien, Einblicke, Tipps

Watt-Werte & Training: Rennen & Tipps 100

Ausdauer, Tempohärte & mehr: Leistungswerte der Profis von Paris-Roubaix. Plus: Trainingstipps

PELTON

Profi-News: Leistungen & Rekorde 112

Hintergrund: Tour de France – Auffahrtzeiten, Pässe, Top-Fahrer und Renn-Watt-Werte

Portrait: Lisa Brennauer – ihre Karriere 114

Olympiasiegerin, Welt- und Europameisterin & mehr: Sie ist eine Konstante des Radsports

Einblicke: Talente – eine Radsport-Familie 118

Training, Entwicklung & mehr: zwei Geschwister, Vater, Tante – alles Radsportler. Die Teutenbergs

REISE

Radmarathon & Top-Touren: Tannheim & Co. 124

214 Kilometer, 3500 Höhenmeter: die Runde des Tannheimer-Tal-Marathons. Plus: Top-Strecken

Impressum Seite 123

The background of the entire page is a photograph of a mountainous landscape. In the foreground, there are green coniferous trees and a grassy field with a wooden fence. In the background, there are blue mountains under a blue sky with some white clouds. A large, semi-transparent orange cross is superimposed over the center of the image. The word 'PÄSSE' is written in white, bold, sans-serif capital letters on the top horizontal bar of the cross.

PÄSSE

**RACE
ACROSS
THE ALPS**

A full-page photograph of two cyclists riding on a paved road that curves through a forest of tall, thin evergreen trees. In the background, a large, rugged mountain peak rises above the treeline under a blue sky with some clouds. The cyclists are wearing helmets and racing gear. The road is bordered by a simple wooden post-and-rail fence.

**525 KILOMETER, 14.000 HÖHENMETER: DAS
IST DAS RACE ACROSS THE ALPS - DAS
WOHL HÄRTESTE EINTAGESRENNEN
ÜBERHAUPT. DER SELBSTVERSUCH**

Text: Frederik Böna, David Binnig
Fotos: Markus Greber, TVB Tiroler Oberland



ZEIT

FAHREN

00:36:48

00:36:49

00:36:50

00:36:51

00:36:52

00:36:53

00:36:54

00:36:55



47,2 KILOMETER
- 1400 STARTER,
100 PROZENT
INTENSITÄT: DAS IST
DER KING OF THE LAKE
UM DEN ATTERSEE,
DAS GRÖSSTE
ZEITFAHREN EUROPAS.
VON TRAINING, HERZ-
KRANKHEITEN, REHA,
MOTIVATION UND MEHR.
ZWEI SELBSTVERSUCHE,
ZWEI ERLEBNISSE.

00:36:56

00:36:57

00:36:58

00:36:59

00:37:00

00:37:01



NILS VAN DER POEL

TRAININGS.. BLÖCKE

ER FÄHRT 30 STUNDEN PRO WOCHE RENNRAD - UND
MACHT ZWEI TAGE „FREI“: DER EISSCHNELLLAUF-
OLYMPIASIEGER UND WELTREKORDLER NILS
VAN DER POEL TRAINIERT UNGEWÖHNLICH.
UND TRANSPARENT. EINBLICKE IN SEIN
TRAININGSTAGEBUCH DER VERGANGENEN DREI
JAHRE. PLÄNE, EINHEITEN, TIPPS.

TRAININGS- BLÖCKE

NILS VAN DER POEL





meek

ERLEBEN



**WIND, WELLEN, WEITE – DIE GRÖSSTE
DEUTSCHE INSEL BIETET VIEL. AUCH FÜR
RENNRADFAHRER. TOP-TOUREN AUF
RÜGEN UND AUF DEM NAHEN FESTLAND.
HIGHLIGHTS, STRECKEN & INSIDER-TIPPS.**

Text: Sven Kühbauch, David Binnig **Fotos:** Unsplash, RügenChallenge

Es geht bergauf – so ein bisschen. Also: relativ in der Relation zur Landschaft. Ich gehe aus dem Sattel und bin eine Minute später oben am höchsten Punkt des Anstiegs. 140 Meter über dem Meer. Unweit des Meeres, unweit der Ostsee.

Dies ist meine Lieblingstour – auf meiner Lieblingsinsel: Rügen. Sie umfasst: 120 Kilometer, viele wunderbare Anblicke und etliche Schleichwege. Sie startet am Park der Sinne in Binz und führt über das Mönchgut und in den Jasmunder Nationalpark. Am Schmachter See geht es in Richtung Prora auf dem Radweg bis nach Mukran. Von dort aus müssen wir leider auf die stark befahrene Bundesstraße, die über drei Brücken führt, wechseln. Doch bald schon biegen wir wieder ab auf den Radweg. Dieser führt über Lancken in den Nationalpark Jasmund. Der Untergrund unter unseren 25 Millimeter breiten Rennradreifen ist hier anders, rauer: Der Radweg besteht aus wasserdurchlässigem, vermörteltem Beton. Der Rollwiderstand ist etwas höher – doch dies macht uns gerade wenig aus: Wir haben ohnehin Gegenwind und kommen hier im Flachen nur mit 24, 25 km/h voran.



SCHN ELLER

**SCHNELLER BEI GLEICHER LEISTUNG – WINDSCHNITTIGKEIT, HANDLING,
GEWICHT UND MEHR: ACHT AERO-RENNRÄDER IM TEST.**

Text: David Binnig, Leon Echtermann,
Johannes Schinnagel, Jan Zesewitz
Fotos: Gideon Heede, Tino Pohlmann

$V = S/T$

Geschwindigkeit gleich Weg durch Zeit. Um diese Formel geht es – beziehungsweise um ihr Resultat in der Praxis: Geschwindigkeit. Je höher diese ist, desto wichtiger ist die Aerodynamik. Denn: Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h benötigt ein Radfahrer fast 90 Prozent der Energie, um den Luftwiderstand zu überwinden. Ein geringerer Luftwiderstand bedeutet immer auch: eine geringere zu erbringende Leistung bei gleicher Geschwindigkeit. Das Ziel des „Wattsparens“ ist jedoch immer in Relation zu sehen: 70 bis 75 Prozent des Luftwiderstandes sind nicht durch das Rad, sondern den Fahrer bedingt.

Der weltbeste Extrem-Radsportler, Christoph Strasser, leistete während seines Weltrekords – 1026 Kilometer in 24 Stunden – durchschnittlich 272 Watt. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit, trotz widriger Bedingungen: 42,75 km/h. „Wir waren extrem überrascht davon, dass mit dieser Leistung ein solcher Speed rauskam. Das lag vor allem an der Aerodynamik: an meinem Material und der Sitzposition“, sagte Strasser im RennRad-Interview. Unser letzter Windkanaltest zeigte, dass ein Fahrer mit einem Top-Aero-Rennrad bei 45 Kilometern pro Stunde rund 30 Watt weniger Leistung als auf dem „Referenz-Normal-Rennrad“ benötigt. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h bleiben von den so „gesparten“ 30 Watt noch 14 Watt „übrig“. Aus den 30 Watt im Beispiel bei 45 km/h werden bei einer Bergabfahrt mit 70 Kilometern pro Stunde ganze 113 „gesparte“ Watt.

Gewicht & Geometrie

Ein weiterer entscheidender Parameter sind die Felgenhöhen der Laufräder. Die Hersteller setzen bei Aero-Race-Modellen meist auf Höhen zwischen 35 und 65 Millimetern. Im Test zeigt sich erwartungsgemäß: Je höher die Felgen sind, desto aerodynamischer – und seitenwindanfälliger – sind sie. Gerade Letzteres kann die Alltags-eigenschaften eines Rennrads stark beeinflussen. Dies ist ein Parameter, bei dem sich im Aero-Racebike-Sektor aktuell viel tut. Ein Trend, der demnach auch in diesem Testfeld deutlich wird, lautet: Vielseitigkeit und Allround-Eigenschaften. Die einst von ihren Rahmengenometrien her meist auf eine extreme oder zumindest klar sportive, und damit tiefe und gestreckte Sitzposition ausgelegten Aero-Rennräder werden, zumindest durchschnittlich, klar ausgewogener, komfortabler und alltagstauglicher. Dies ist neben den Geometrien etwa auch an der Reifenwahl abzulesen. So rollen drei der Testmodelle auf 28, fünf auf 25 Millimeter breiten Reifen. Zu den am klarsten auf den Race-Einsatz ausgelegten Testrädern zählt etwa das Storck Aerfast.4, das sich hinsichtlich der Geometrie und des Rahmendesigns an den neuen UCI-Regeln orientiert und so etwa eine breitere Gabel verwendet. Die Sitzposition auf dem Aerfast: extrem sportiv. Ein anderer „Trend“ lautet: Systemintegration. Bei allen acht Testrädern verlaufen sämtliche Leitungen mindestens teilweise intern. An jenen vier Modellen, an denen die elektronische Sram-AXS-Zwölfach-Gruppe verbaut ist, sind gar keine Kabel nötig. Der Gewichtungsfaktor: Das Rose X-Lite 06, das leichteste Rad dieses Vergleichs, wiegt in der Rahmengröße 57 7,42 Kilogramm. Es liegt am anderen Ende des Ausrichtungs-Spektrums – jenem, das in Richtung Fahrkomfort, Ausgewogenheit und einer gewissen Langstrecken- und Alltagsorientierung tendiert. Das günstigste Rad des Testfeldes, das Cube Litening Aero, bietet eine sehr gute Preis-Leistung. Es ist auf den Race-Einsatz ausgerichtet, die Ausstattung mit der Sram-Force-Etap-Gruppe ist hochwertig. Leider zeigt sich auch in diesem Vergleich die aktuelle Preisinflation. //



DAS LEICHTESTE RAD

Rose X-Lite 06
7,42 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE RAD

Cube Litening Aero C:68X
4699 Euro

DAS TEUERSTE RAD

Scott Foil RC Pro
9499 Euro*

*Der Preis bezieht sich auf das gleich ausgestattete 2022er-Modell des Foil. Für die neue Variante stand zum Redaktionsschluss noch kein Preis fest.

RADHOSEN
FÜR DIE
LANGSTRECKE

KOMFORT

BEQUEM, KOMFORTABEL, ROBUST,
LANGSTRECKENTAUGLICH UND
ERGONOMISCH: DAS SOLLEN
RADHOSEN SEIN. 18 TOP-MODELLE
IM RENNRAD-DAUERTEST.

Text: Volker Buchholz, Klarissa Bettermann

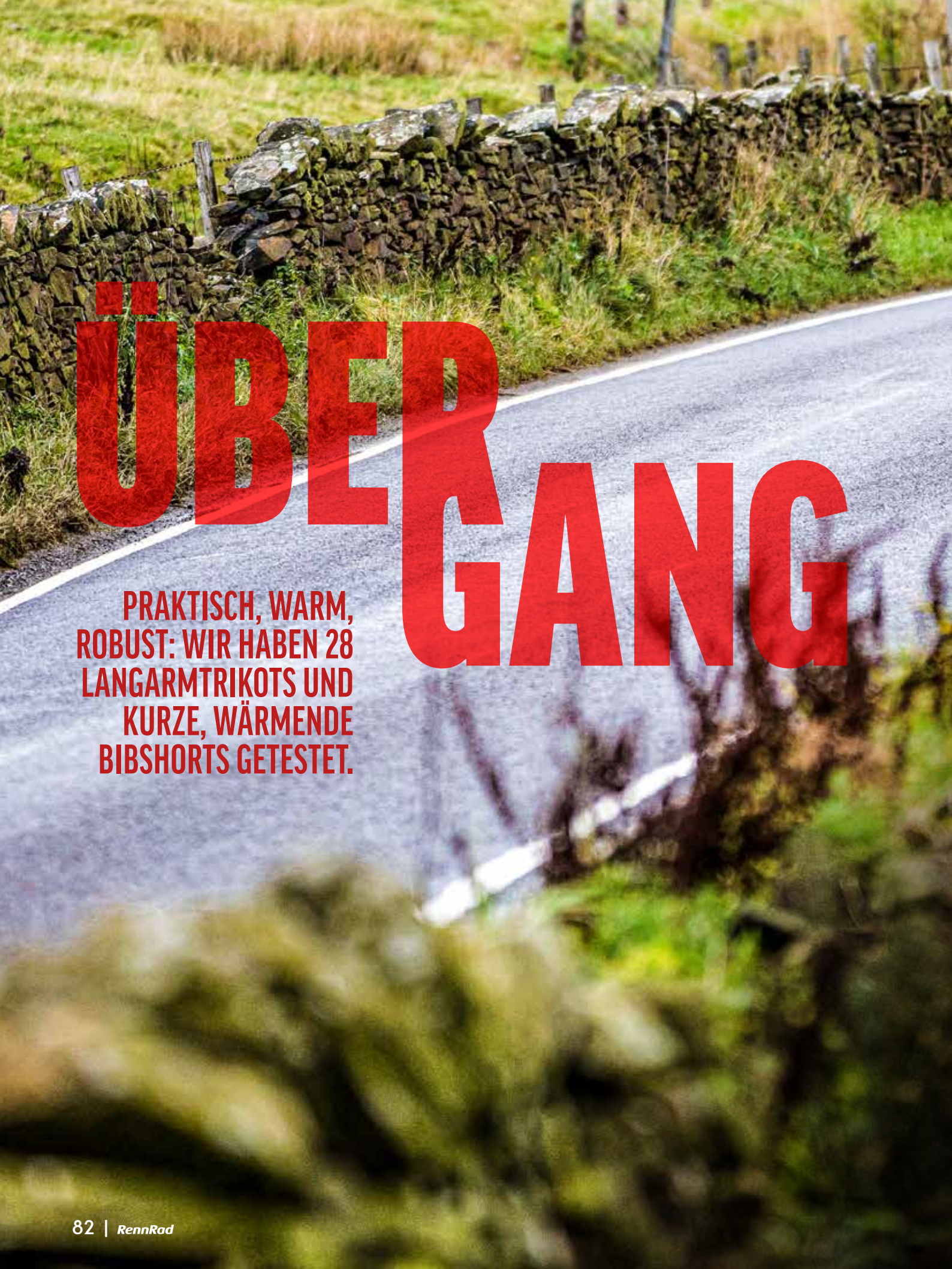
Fotos: Cor Vos, Gideon Heede

Lange Touren werden durch Kraft und Ausdauer begrenzt – und in manchen Fällen auch durch den Faktor Komfort. Ein potenzieller Grund lautet: Sitzprobleme. Hier gilt: Auf das Sitzpolster der Radhose kommt es primär an. Doch dieses kann sich im Laufe der Zeit „durchsitzen“. Die Polster und die Parameter „Tragekomfort“ und „Materialqualität“ standen bei diesem RennRad-Dauer-Test besonders im Fokus. Der gesamte Zeitraum der Testfahrten umfasste rund fünf Monate. Jede einzelne Testhose wurde während mehreren Dutzend Touren eingesetzt. Die vorliegenden Testergebnisse spiegeln somit auch Faktoren wie die Dauerhaltbarkeit wider. Eine der Fragen, die in diesem Test beantwortet werden soll, lautet: „Lohnt es sich, in die teureren Top-Modelle zu investieren?“ Im Test sind 18 kurze Träger-Radhosen, neun für Männer, acht für Frauen und eine Unisex-Variante. Alle Modelle sind Trägerhosen beziehungsweise Bibshorts. Deren Vorteile sind klar: Das Sitzpolster wird durch die Träger fest positioniert und verrutscht nicht, der Bauch wird von keinem Gummizug eingeschnürt und durch mehr Stoff zwischen den Trägern kühlt der Rücken nicht aus. Den zahlreichen Vorteilen steht im Wesentlichen nur ein Manko gegenüber: die unpraktische Toilettenpause. Die Bioracer Women Bibshort verfügt dafür mit dem BibZip über eine Lösung: Die Hose kann mittels eines 31 Zentimeter langen, senkrecht verlaufenden Reißverschlusses seitlich verschoben werden. Zum Test-Verlauf: Die Größe der Bibshorts bestimmten wir mittels Größentabellen und Shorts-Konfiguratoren auf den Internetseiten der Hersteller. Meist werden Körpergröße, Gewicht sowie der Umfang von Taille und Hüfte abgefragt, wobei der Hüftumfang der entscheidende Wert ist. Der Shorts-Finder von Assos fragt nach weiteren Aspekten der Nutzung, etwa nach dem Einsatzbereich – Straße, Gravel, Gelände –, der bevorzugten Jahreszeit, der gewünschten Passform und nach den Distanzen der Fahrten.

TRIKOTS & HOSEN

Einen großen Vergleichstest von 23 kurzen Trikots und 23 Radhosen ab 70 Euro finden Sie in der RennRad-Ausgabe 7/2022. Zu den Testsiegern zählen etwa Modelle von Sportful, Castelli und Löffler. Weitere stets aktuelle Tests finden Sie in der entsprechenden Rubrik der RennRad-Website unter: www.radsport-rennrad.de/test-teile.





ÜBERGANG

**PRAKTISCH, WARM,
ROBUST: WIR HABEN 28
LANGARMTRIKOTS UND
KURZE, WÄRMENDE
BIBSHORTS GETESTET.**

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

Herbst, Frühling, manchmal auch Winter und Sommer: Die sogenannte „Übergangszeit“ ist in mitteleuropäischen Breiten oft lang. Ein Langarmtrikot kann sich daher das ganze Jahr über lohnen. Technologische Neuerungen halten auch in diesem Kleidungssegment Einzug. Über viele Jahre hinweg gab es im Segment der langen Trikots keinerlei Spezifizierungen. Das Trikot war einfach „nur“ warm. Es gab etwa lange keine eingearbeiteten wasser- oder winddichten Membranen. Eingewaschene DWR-Beschichtungen – DWR steht für „durable water repellent“ –, die Wasser und Wind zumindest bis zu einem gewissen Grad abhalten, gab es noch nicht. Inzwischen hat sich auch im Bereich der Langarmtrikots technologisch viel getan. Nicht wenige Testmodelle punkten auch bei dem Parameter Preis-Leistung: Für teils knapp unter 100 Euro bekommt man bereits exzellente Modelle. Vom Material her sind die „einfachen“ Trikots häufig körperbetonter und anpassbarer, da mit jeder Membran auch Elastizität verloren geht. Die Langarmtrikots ohne zusätzlichen Wetterschutz lassen sich mit entsprechenden wasser- und windabweisenden Jacken oder Westen kombinieren – oder bei trockenem, wärmerem Wetter nur mit einem Baselayer tragen. Das Stichwort lautet: Schichtprinzip.

Geht man ins Detail, dann sind solche langen Trikots aber keineswegs nur wärmere Jerseys mit langen Ärmeln. Das Einzige, was gleich ist, ist der rennradtypische, teils sehr körpernahe Schnitt, gerade im Bereich der Ärmel. Hinzu kommen ein höherer Stehkragen und enganliegende Bündchen. Hier überzeugten im Test breite, abgesetzte, teils auch asymmetrische Bündchen, wie sie bei zahlreichen Modellen vorkommen. In Kombination mit etwas längeren Ärmelbereichen, die man teilweise über den Handrücken ziehen kann, ist dies sehr effektiv. Auch der durchgehende Reißverschluss ist häufig windgeschützt. Er ist abgedeckt, meist aber hinterlegt beziehungsweise wasserdicht. An der Rückseite können solche Trikots oftmals auch etwas länger geschnitten sein. Interessant bei den Rückentaschen ist, dass nicht alle Hersteller auf drei gleich große Taschen setzen. Die äußeren sind oftmals etwas schmaler, die mittlere ist dafür deutlich breiter, sodass man auch eine etwas voluminösere Regenjacke gut verstauen kann. Viele Modelle bieten zudem eine kleine vierte Reißverschluss-Tasche für den Autoschlüssel oder etwas Kleingeld.

Kurz & wärmend

Eine kurze, aber dennoch thermoregulierende Bibshort hat mehrere Vorteile: Viele Fahrer haben bei nicht zu kalten Temperaturen gerne die Knie „frei“. Zudem bieten sich Kombinationsmöglichkeiten mit Knielingen, Beinlingen oder eben einer kompletten wasserdichten Überhose. Wo liegen nun die Unterschiede zu einer Sommerhose? Alle Hosen in diesem Segment bieten höhere Wärmeisulationsleistungen: Sie sind an der Innenseite mit einer wärmenden aufgerauten Schicht, zum Beispiel aus Super-Roubaix-Material, gearbeitet. Dieses wird oftmals bis weit in den Rücken hineingezogen. Dieser Hosen-Rücken ist oftmals breiter und höher. Zusammen mit einem ebenfalls etwas höher geschnittenen Latz – im Extremfall fast bis zum Rippenbogen – ersetzt die Hose fast schon ein Unterhemd. Etwas längeres Material gibt es auch an den Beinen. Die Modelle mit dem längsten Schnitt reichen fast bis zur Kniescheibe. Neben der wärmeisulierenden Aufgabe verfügen manche Modelle noch zusätzlich über einen Wetterschutz, entweder partiell im Bereich der Oberschenkel oder auch großflächig von den Oberschenkeln bis zum Sitzbereich. Da sich eine komplett wasserdichte Beschichtung wieder negativ auf die Passform auswirkt – die Hose wird dann einfach zu starr –, wird in der Regel wind- und wasserabweisendes Material verwendet. Diese Art von DWR-Beschichtung oder auch eine leichte elastische Membran lässt leichten Regen oder leichtes Spritzwasser abperlen. Die getesteten Langarmtrikots besitzen – in der passenden Kombination oder auch allein getragen – einen großen Einsatzbereich, der deutlich über die „Übergangszeit“ hinausgeht. //



NEUES AUS DER FORSCHUNG

HÖHENTRAINING

**SAUERSTOFF, HÖHENMETER,
LEISTUNG & TRAININGSEFFEKTE:
DIE ANPASSUNGSMECHANISMEN,
DIE RISIKEN UND DER NUTZEN
DES HÖHENTRAININGS.**



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

**AUSDAUER, TEMPOHÄRTE,
LAKTATTOLERANZ - UND MEHR:
DIES IST, WAS ES BRAUCHT, UM
EIN GROSSES RADRENNEN ZU
GEWINNEN. EINBLICKE IN DIE
LEISTUNGSWERTE DER PROFIS.
PLUS: TRAININGSTIPPS.**

20 Kilometer vor dem Ziel attackiert er – und baut seinen Vorsprung immer weiter aus. Allein erreicht er einen der legendärsten, der mystischsten Orte des Radsports: die Radrennbahn von Roubaix. Er dreht zwei Runden in dem 500 Meter langen Oval, rollt über die Ziellinie und jubelt. Dies ist sein größter Sieg, sein größter Tag. Dylan van Baarle siegt beim Klassiker der Klassiker-Radrennen, bei der epischen Fahrt über 31 Kopfsteinpflaster-Abschnitte, durch die Hölle des Nordens: Paris-Roubaix. Innerhalb von sieben Jahren drehte sich seine Welt – alles kehrte sich um. Die Letzten werden die Ersten sein. Das uralte Sprichwort, das aus dem Alten Testament stammt, erwies sich in seinem Fall als zutreffend. 2015, in seinem zweiten Jahr als WorldTour-Profi, damals noch im Team Cannondale-Garmin, nahm er an diesem Rennen teil – und fuhr auf Rang 133. Er wurde damit: Letzter. Der Sieger damals: der Deutsche John Degenkolb. 2022 hat sich alles um 180 Grad gedreht. Aus dem Letzten wurde der Sieger. Was braucht es, um ein solches Rennen zu gewinnen – konkret, in Zahlen? Und was kann man als Hobbyathlet aus solchen Werten und Zahlen an Erkenntnissen gewinnen? Einblicke.

PAVÉ POWER



PROFI-TRAINING



Die Renn Renn



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

17 Jahre ist es her, dass sie zum ersten Mal Weltmeisterin wurde. 2005 gewann Lisa Brennauer bei der WM in Österreich das Einzelzeitfahren der Juniorinnen. In diesem August trat sie nun ein letztes Mal an, um weitere Medaillen zu gewinnen – bei den European Games in München. Zu ihrer ersten Goldmedaille aus dem Jahr 2005 kamen etliche weitere hinzu. Die wohl „wertvollste“ gewann sie im Vorjahr, im August 2021, bei den Olympischen Spielen von Tokio: Sie gewann, zusammen mit Lisa Klein, Mieke Kröger und Franziska Brauße Gold in der Team-Verfolgung. Wenige Wochen später wurde sie Welt- und Europameisterin in der Einer- und in der Mannschaftsverfolgung. Auf der Bahn holte Brennauer bei Welt- und Europameisterschaften insgesamt fünfmal Gold, fünfmal Silber und dreimal Bronze. Ihre Bilanz auf der Straße: fünfmal Weltmeisterin, viermal Silber und zweimal Bronze, fünfmal Deutsche Zeitfahrmeisterin, viermal Siegerin des DM-Straßenrennens. Hinzu kommen zahlreiche weitere Siege bei Klassikern und Rundfahrten. Lisa Brennauer war mehr als anderthalb Jahrzehnte lang eine Konstante des deutschen Radsports. Sie ist die, neben Kristina Vogel, erfolgreichste deutsche Fahrerinnen aller Zeiten auf Bahn und Straße. Sie

schaffte es immer wieder, sich neu zu motivieren – sich neue Reize zu setzen. „Die Zielsetzung spielt bei mir eine zentrale Rolle. Ich habe ein Bild im Kopf: Ich sehe, wie ich auf dem Siegereck oben stehe. Dazu kommen die kleinen Momente – neue Fortschritte, die man im Training macht zum Beispiel. Das ist es, was mich Tag für Tag motiviert“, sagt sie. Und so ist es für sie auch kein Problem, zwischen den Rennen auf der Bahn und jenen auf der Straße „umzuschalten“. So siegte sie etwa bei den European Games 2018 in Glasgow in der Einerverfolgung, um schon am nächsten Tag beim Straßenrennen zu starten und Bronze zu gewinnen. Zwei Tage, zwei völlig unterschiedliche Disziplinen und Belastungen – zwei Medaillen. Auch bei den Olympischen Spielen ging sie sowohl bei den Bahn- als auch bei den Straßen-Wettbewerben an den Start. Insgesamt 25 Medaillen gewann die Allgäuerin bei Olympia, Welt- und Europameisterschaften in der Eliteklasse. Elfmal stand sie dabei ganz oben auf dem Treppchen. Zwischen 2013 und 2017 nahm sie sich eine Auszeit von der Bahn. 2018 kehrte sie zurück – und wurde ein Teil des neuen deutschen „Flaggschiffs“: des Bahn-Vierers der Frauen. „Ich hatte nicht mal mehr ein Fahrrad im Keller. Deshalb war



**RAD
SPORT**

FAMILIE

LEA LIN UND TIM TORN TEUTENBERG STAMMEN AUS EINER RADSPORT- DYNASTIE. BEIDE GELTEN ALS TOP-TALENTE. EINBLICKE IN DEN ALLTAG EINER RADSPORT-FAMILIE.

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

Geschwister träten oft in Konkurrenz zueinander, heißt es. In dieser Familie ist dies anders. Wenn Tim Torn Teutenberg über das Lattenoval sprintet und seine Intervalle fährt, steht seine drei Jahre ältere Schwester Lea Lin an der Bande und feuert ihn an. Umgekehrt ist es genauso. Die Geschwister Teutenberg haben ein sehr enges Verhältnis. Das spürt man, wenn man sie bei Wettkämpfen beobachtet. Sie teilen ihre Leidenschaft für den Radsport – was bei ihrer Herkunft nicht verwunderlich ist.

„Wir waren von klein auf bei vielen Radrennen dabei“, erzählt Lea Lin. Schon im Kinderwagen begleiteten sie und ihr Bruder den Vater zu diversen Rennen. Lars Teutenberg, heute 52 und immer noch aktiv, war in den 1990er-Jahren zusammen mit seinem Bruder Sven vor allem bei Rundstreckenrennen, Zeitfahren und auf der Bahn erfolgreich. Er holte drei Deutsche Meistertitel, war Deutscher Vize-Meister im Einzelzeitfahren und gewann mehrere Rundfahren, etwa die Tour du Hainaut. Die Kinder hatte er oft dabei – sie reisten auch zum Zugucken schon zu Weltmeisterschaften in den Niederlanden, wenn dort eine weitere Teutenberg um Medaillen sprintete: ihre Tante Ina. Ina-Yoko Teutenberg ist das dritte Kind von Horst Teutenberg aus Mettmann, dem früheren Jugendleiter und Stützpunkttrainer im Radsportverband Nordrhein-Westfalen. Über Jahrzehnte führte er junge Talente an die Weltspitze und ins Profilager, darunter auch seine drei Kinder Lars, Sven und Ina, die seit Beendigung ihrer erfolgreichen Profikarriere beim Frauen-Profiteam Trek-Segafredo als Sportliche Leiterin weltweit im Einsatz ist und in den USA lebt. Zur Deutschen Bahnmeisterschaft in Büttgen in diesem Sommer war sie wieder einmal in der alten Heimat zu Besuch – und feuerte ihre Nichte und ihren



STECKBRIEF TIM

Geboren: 19. Juni 2002 in Mettmann
Größe: 1,82 Meter
Gewicht: 71 Kilogramm
Wohnort: Köln
Team: Leopard Pro Cycling

2017: 1. DM Jugend Omnium
2019: 1. EM Junioren Ausscheidungsfahren
2. Tour de Gironde International
2020: 2. Junioren-EM Omnium
3. Junioren-EM Madison
6. Junioren-DM Einzelzeitfahren
2021: 2. U23-EM Ausscheidungsfahren
2022: 1. DM Ausscheidungsfahren
Punktfahren, Scratch
10. U23-DM Straßenrennen



STECKBRIEF LEA LIN

Geboren: 2. Juli 1999 in Mettmann
Größe: 1,68 Meter
Gewicht: 52 Kilogramm
Wohnort: Köln
Team: Ceratizit-WNT Pro Cycling

2016: 1. DM Junioren Mannschaftsverfolgung
2017: 1. DM Junioren Punktfahren
1. DM Junioren Einzelzeitfahren
2018: 3. EM U23 Mannschaftsverfolgung
2019: 1. DM Madison und Mannschaftsverfolgung U23
2020: 2. U23-EM Madison und Mannschaftsverfolgung
2021: 3. EM U23 Omnium
2022: 1. DM Mannschaftsverfolgung und
2. Einerverfolgung

**DIE
TEUTEN-
BERGS**



TANNHEIMER
RAD
MARATHON



BERGER



ERLEBEN

**214 KILOMETER MIT 3500 HÖHENMETERN - TROTZ DIESER ZAHLEN IST
„DER TANNHEIMER“ EIN SCHNELLER RADMARATHON. ALPEN, PÄSSE, SEEN
UND ERLEBNISSE. EIN SELBSTVERSUCH UND TRAUM-TOUREN.**