

RennRad

WATT-WERTE DER PROFIS
**SCHNELLER
 WERDEN**
 MATERIAL & TRAINING

DAUERTEST: RÄDER & MEHR
 Rennräder, Laufräder und Co.
 über Monate hinweg getestet

Hintergründe: Fälle bei Radmarathons
DOPING IM HOBBYSPORT
 Warum dopen Freizeitsportler?
 Motive, Methoden, Maßnahmen

TRAUM-TOUREN: KANAREN
 Berge, Sonne, Natur & Meer:
 fünf Inseln – Strecken-Tipps

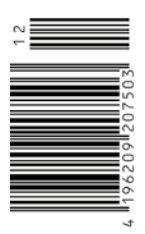
NAHRUNGSERGÄNZUNG
 Wissen und Effekte: Schneller
 mit Bikarbonat, Koffein & Co.?

DIE LEISTUNGSEXPLOSION
 Von den Profis lernen: Material
 Kohlenhydrate, Training – Tipps



NEUHEITEN

RADTEST: 12 NEUE RÄDER VON CANNONDALE, CERVÉLO, ROSE & CO.



DEUTSCHLAND € 7,50 · ÖSTERREICH € 8,30 · BENELUX € 8,70 · ITALIEN € 10,20 · SPANIEN € 10,20 · SCHWEIZ SFR 12,00 · ISSN 1861-2733



LEISTUNG, ZIELE & NEUHEITEN

Ein ‚roter Faden‘ dieses Magazins ist: Neues. Wir bieten auf den folgenden Seiten etliche Ideen für Ziele in der neuen Saison und die optimale Vorbereitung darauf – etwa in Form von Trainingsplänen und Tipps, mit denen man fit durch den Winter kommt. Auch der große Rad-Test dieses Magazins dreht sich um Neuheiten: Wir haben zehn Rennräder und zwei Gravelbikes, die neu auf dem Markt sind, ausgiebig getestet und verglichen. Die Ausrichtungen der Modelle sind extrem unterschiedlich. Sie decken demnach ein breites Segment ab – dies gilt auch für den repräsentierten Preisbereich: Das günstigste Testrad, das Rose Blend Road, kostet 1199 Euro. Zudem haben wir, im Rahmen eines Monats dauernden Extra-Tests, zehn Produkte über je teils viele tausend Kilometer hinweg getestet – etwa leichte Carbon-Laufräder, Aero-Radbekleidung oder Wahoos neuen Herzfrequenzsensor Trackr. Zwei große Hintergrund-Artikel sind den Ent-

wicklungen zum einen im Hobby-, zum anderen im Profi-Radsport gewidmet. So gehen wir der Frage nach, wie und warum in diesem Jahr die höchsten Leistungen der Radsport-Geschichte erbracht wurden: Watt-Pro-Kilogramm, Training, Ernährung, Material – wir liefern Einblicke. Zum anderen recherchieren wir zum Thema „Doping im Hobby-Radsport“: wie, was, warum, plus potenzielle Gegenmaßnahmen. Sein eigenes Abenteuer schuf sich ein anderer Protagonist dieses Magazins. Sein Ziel: Er ist dabei, im Verlauf von 27 Jahren täglich Rad zu fahren – ohne einen einzigen Ruhetag. „Ich habe jeden Tag zwei Stunden für mich“, sagt er. „Das ist wie Meditation. Es gibt mir einfach Glück und Zuversicht.“

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

6,55
KILOGRAMM

wiegt das Baldiso One, das leichteste Rad unseres Testfelds. Den großen Neuheiten-Radtest finden Sie ab der **Seite 62**.

ZAHL
DES
MONATS 2

10.000
TAGE

nacheinander, ohne einen einzigen Ruhetag, je eine Runde Radfahren. So lautet das Ziel unseres Protagonisten. Mehr dazu: ab der **Seite 88**.

30



Watt-Werte: Tadej Pogačar und andere Top-Fahrer stießen in neue Leistungsdimensionen vor. Material, Ernährung, Training – Einblicke

42



Analyse: Wie und warum dopen Hobbysportler? Mittel, Motive & Gegenmaßnahmen

98



Ernährung & Effekte: Bikarbonat im Fokus

62



Radtest-Spezial: Neuheiten – zwölf Modelle ab 1199 Euro im großen Praxis-Test

Titelbild: Jake Orness
Ort: Palomar Mountain, Kalifornien



INHALT

AUSGABE 11-12 | 2024



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Anspruch & Versprechungen vs. Realität – das System Deutsche Bahn. Eine Bilanz

Reportage: Bikepacking & Abenteuer 16

Weite, Wüste, Berge, Täler: 510 Kilometer und 8000 Höhenmeter durch Jordanien. Plus: Material-Tipps

Analyse: Jahrhundert-Leistungen der Profis 30

Tadej Pogačar und Co. leisteten Rekord-Wattwerte. Analyse & Einblicke in Material, Ernährung & Training

Hintergrund: Doping im Hobby-Radsport 42

Der Sport als Spiegel der Gesellschaft: eine Recherche über legale und illegale Drogen, Pillenlogik & Doppelmoral

TEST & TECHNIK

Neuheiten: neue Laufräder, Helme, Trends & mehr 58

Campagnolos neue Super Record S Wireless, die Garmin fēnix 8, Laufräder von Reserve & mehr

Radtest-Spezial: Neuheiten ab 1199 Euro 62

Vielseitig, schnell, geländegängig, komfortabel: zwölf Modelle von Canyon, Rose, Storck, Giant & Co. im Test

Dauertest: Laufräder, Bikes, Bekleidung & mehr 76

Über Monate hinweg getestet: Aero-Radbekleidung, Fulcrum-Laufräder, Williers neues Verticale & mehr

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 86

Studie: Laktose als Energielieferant beim Training. Plus: Rezept – Essen wie die Red-Bull-Bora-Hansgrohe-Profis

Extrem-Training: mehr als 27 Jahre ohne Ruhetag 88

Colin Gay will 10.000 Tage hintereinander radfahren – eine Zwischenbilanz. Plus: Tipps zum Grundlagentraining

Ernährung & Effekte: Bikarbonat im Fokus 98

Essen, das „schneller“ macht: Einblicke, Risiken und Studien. Plus: weitere Regenerations-Tipps

Radmarathon-Training: Tipps für die neue Saison 106

Viele Radsportler pausieren im Oktober – und setzen sich neue Ziele für die nächste Saison. Einblicke & Tipps

PELOTON

Vuelta a a España: Einblicke & Watt-Werte 110

Primož Roglič gewann die Spanien-Rundfahrt zum vierten Mal. Rennverlauf, Highlights & Leistungswerte

Analyse: die Tour de France Femmes 112

Kasia Niewiadoma duellierte sich mit der Top-Favoritin – und gewann dramatisch. Einblicke & Power-Daten

Rückblick: Simon Geschkes Profi-Karriere 114

Nach 16 Jahren beendet einer der besten deutschen Radprofis seine Karriere. Rückschläge & Erfolge

REISE

Kanaren: Berge, Meer & Traum-Routen 120

Gran Guanche: 600 Kilometer, 15.000 Höhenmeter, fünf kanarische Inseln hintereinander. Strecken & Erlebnisse

Impressum Seite 119

Anspruch und Versprechungen versus Realität: Was von der angekündigten ‚Verkehrswende‘ übrig bleibt. Das System Deutsche Bahn – eine Bilanz.

Alle Jahre wieder prallen politische Pläne und die Realität aufeinander – beziehungsweise: Jeden Tag. Der Bereich, in dem die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit, zwischen Versprechungen und Sonntagsreden und dem täglich real Erlebten mit am extremsten auseinanderklafft, ist wohl jener des Fortbewegens. Die berühmte „Verkehrswende“ wurde bereits 2016 ausgerufen. In die Fahrrad-Infrastruktur werden hierzulande rund 400 Millionen Euro investiert. Zum Vergleich: Die Niederlande sind rund 8,5-mal kleiner als Deutschland und haben etwa fünfmal weniger Einwohner. Die jährlichen staatlichen Investitionen in den Radverkehr betragen dort: rund 500 Millionen Euro. In Frankreich sollen allein bis 2027 zwei Milliarden Euro für die Rad-Infrastruktur ausgegeben werden, um so unter anderem die Größe des Radwegenetzes zu verdoppeln. Bei den Pro-Kopf-Ausgaben für den Radverkehr liegen deutsche Städte im internationalen Vergleich weit hinten. In Stuttgart sind es fünf Euro, in Berlin 4,70, in Frankfurt am Main 4,30, in Hamburg 2,90, in München 2,30 Euro. In Amsterdam sind es laut der zugrunde liegenden Greenpeace-Studie aus dem Jahr 2018 elf Euro pro Kopf und Jahr, in Kopenhagen 35,60, in Oslo 70, in Utrecht 132 Euro – mehr als 57-mal so viel wie in der bayerischen Landeshauptstadt.

Radwege & Sicherheit

42 Prozent der Befragten haben hierzulande laut einer ADFC-Umfrage aus 2022 Angst davor Rad zu fahren. „Wir brauchen gute, breite Radwege, getrennt vom starken Autoverkehr, durchgängige Netze, Radschnellwege für Pendler und viel mehr komfortable Fahrradparkhäuser“, sagte Rebecca Peters aus dem ADFC-Vorstand bereits 2019. In einer Studie des Berliner Klimaforschungsinstituts aus 2020 wurde gezeigt, dass abgetrennte Radwege signifikant mehr Radfahrten nach sich ziehen. Generell gilt: Steigt die Anzahl der Radfahrer im Straßenverkehr, erhöht sich gleichzeitig

LEITARTIKEL

von David Binnig

BAHN LOS PLAN

auch deren Sicherheit. Dies zeigt unter anderem eine Auswertung der OECD. Besonders deutlich wurde dieser „Safety-In-Numbers-Effekt“ in den Niederlanden und in Dänemark nachgewiesen. So wurde etwa in der auf den Radverkehr eingestellten und ausgelegten Hauptstadt Dänemarks, Kopenhagen, festgestellt, dass das Unfallrisiko für Radfahrer innerhalb von 15 Jahren um mehr als 70 Prozent zurückgegangen ist. Trotz beziehungsweise wegen des massiven Anstiegs des Radverkehrsanteils. In Ländern wie Dänemark oder den Niederlanden verunglücken Radfahrer rund zehnmalseltener als in Deutschland. Symbolisch für das Scheitern der Verkehrs- und anderer Politik hierzulande steht inzwischen der wohl größte Sanierungsfall des Landes: die Deutsche Bahn. Der staatseigene Konzern zeigt, wie weit Missmanagement gehen kann, ohne größere Konsequenzen für die Verantwortlichen nach sich zu ziehen. In den 1970er und 80er Jahren war die Bahn noch bekannt für ihre Zuverlässigkeit. In diesem Jahr konstatierte die renommierte ‚New York Times‘ nach der Fußball-EM: „Überhitzte Zugabteile, häufige Verspätungen und regelmäßige Zugausfälle: Bei der Euro 2024 entpuppt sich das marode deutsche Bahnnetz als harter Gegner.“ Das gesamte niederländische National-Team verpasste die

Abschluss-Pressekonferenz vor dem Halbfinale, da ihr Zug 134 Minuten Verspätung hatte. Was macht dies mit dem Image eines Landes? Wenn es um Steuergeld geht, ist offenbar Unmögliches möglich. Etwa, dass Versagen nicht nur nicht bestraft, sondern auch noch belohnt wird. In Form von Bonuszahlungen. So erhielt der Bahn-Vorstand für das Jahr 2022 Bonuszahlungen in Höhe von insgesamt fast fünf Millionen Euro. Laut eines Berichts der ‚Deutschen Welle‘ übertraf die Bahn die eigenen Ziele im Bereich „Frauen in Führung und Mitarbeitenden-Zufriedenheit“ 2022 geringfügig. Der Bonus für diesen Bereich wurde deutlich erhöht – allein für dieses knapp erreichte Ziel wurden rund 1,6 Millionen Euro bezahlt. Die wirtschaftliche Bilanz der Deutschen Bahn im Jahr 2023: 2,4 Milliarden Euro Verlust und ein Rückgang des Umsatzes um 13 Prozent auf rund 45,2 Milliarden Euro. Derzeit ist der Konzern mit rund 34 Milliarden Euro verschuldet. 2019 beliefen sich die Nettoschulden noch auf 24 Milliarden Euro.

Unpünktlichkeit & Schulden

Man stelle sich eine solche Konstellation – Schulden, Verluste, Versagen und Boni für die Chefs – in der freien Wirtschaft vor. So etwas geht offenbar nur, wenn Steuergeld im Spiel ist. Dies zeigen etliche weitere Beispiele, von denen wohl das „Milliarden-Grab“ Stuttgart 21 das bekannteste ist. Durchschnittlich werden öffentliche Großprojekte hierzulande 73 Prozent teurer als geplant. Die Bilanz der Deutschen Bahn ist eine des Versagens. Der Konzern hat seit 1994 rund 20 Prozent des gesamten Streckennetzes stillgelegt oder abgebaut. 1994 betrug die Netzlänge noch über 40.000 Kilometer, heute sind es noch 33.000. Laut ‚Die Welt‘ müssen mehr als 50 Prozent aller Gleiskilometer modernisiert werden. Rund 25 Prozent der Bahnbrücken sind sanierungsbedürftig – weit mehr als 1000 sind abbruchreif. Ein Drittel aller Weichen ist veraltet. In den vergangenen 25 Jahren wurden über 100 Mittel- und Großstädte vom ICE-Fernverkehr abgehängt, so etwa Chemnitz, Potsdam, Heilbronn, Hof. Für rund 17 Millionen Menschen wurde durch dieses Abkoppeln das

WÜSTEN

**BIKEPACKING & ABENTEUER:
MIT DEM RAD DURCH
JORDANIEN – DIE REPORTAGE.**

MAREN FRANZ & ISA FRANZ

KÖNIGREICH



Text & Fotos: Maren & Isa Franz

Es ist heiß, laut, dreckig, voll – wir stehen mit unseren Rädern und in Radklamotten mitten im Chaosverkehr der Hauptstadt von Jordanien. Der Verkehr ist schnell, unübersichtlich, überfordernd. Es ist unser erster Tag auf dem Rad und wir müssen einmal komplett durch Amman. Dies ist der Beginn unserer Bikepacking-Reise durch das Land. Jordanien hat rund 11,5 Millionen Einwohner – vier Millionen davon leben hier in dieser Stadt. Seitenstraßen gibt es kaum. Schon nach sechs Kilometern landen wir auf einer der vielen Hauptstraßen, was in Amman einer vierspurigen Autobahn entspricht. Jede Sekunde ist anstrengend – und doch sind wir beide glücklich: Wir fahren. Die Reise beginnt. Wir kommen vorwärts – wenn auch nur langsam, im Auto-Stau, Staub, Lärm und Smog. Wir fahren und fahren. Doch die Stadt hört nicht auf. Es ist ein fließender Übergang von einer Stadt zur nächsten. Mal ist der Verkehr stärker, mal schwächer. Von Autos umgeben sind wir quasi die ganze Zeit.

PROFI
WISSEN

FOURTS



**TADEJ POGAČAR UND ANDERE PROFIS
STIESSEN IN DIESER SAISON IN NEUE
LEISTUNGSDIMENSIONEN VOR. DIE
GROSSE FRAGE IST: WIE? MATERIAL,
ERNÄHRUNG, TRAINING - EINBLICKE.**

C W R V T T

HINTERGRUND: MATERIAL, ERNÄHRUNG, TRAINING

Text: David Binnig Fotos: Cor Vos,

1 65, 30 und 50 beziehungsweise 55 Millimeter – diese Zahlen stehen für große Diskussionen und noch größere Entwicklungen. Die vier Werte geben die Länge der Kurbeln, die Felgenhöhen vorne und hinten sowie die Breite der Reifen eines Colnago-V4Rs-Rennrades an. Jenes Rades, auf dem der „Überfahrer“ der Saison seine vielen Siege einfuhr: Tadej Pogačar. Das Material ist das eine – die physische Leistung das andere. Was Pogačar während dieser Renn-Saison – im Besonderen während der Tour de France – ablieferte, ist einzigartig in der Geschichte des Radsports. Er gewann etliche höchst unterschiedliche Rennen auf verschiedenen Terrains und erbrachte die höchsten jemals errechneten Watt-Pro-Kilogramm-Werte überhaupt.

Im Verlauf der 14. Etappe erreichte der Slowene bei seiner Attacke am Pla d'Adet, laut Strava-Daten, eine Maximalgeschwindigkeit von 35,4 km/h. Eine Minute lang fuhr er mit durchschnittlich 27 km/h – in einem Bergauf-Abschnitt mit im Mittel neun Prozent Steigung. Für den 10,6 Kilometer langen und im Mittel acht Prozent steilen Pla d'Adet benötigte er 27:50 Minuten – und leistete durchschnittlich errechnete 6,85 Watt pro Kilogramm Körpergewicht. Zur Relation: Der Auffahrtsrekord von Tony Rominger, Miguel Indurain und Zenon Jaskula aus dem Jahr 1993 lag bei 29:50 Minuten. Nur einen Tag später, am Schlussanstieg zum Plateau de Beille am Ende der 15. Etappe „pulverisierte“ Pogačar mit einer Fahrzeit von 36:50 Minuten den seit 26 Jahren bestehenden Auffahrtsrekord von Marco Pantani um gigantische 3:44 Minuten. Die Daten des Anstiegs: 15,8 Kilometer und 7,9 Prozent Durchschnittssteigung. Während des gesamten Anstiegs leistete Pogačar im Mittel 6,98 Watt pro Kilogramm für 39:50 Minuten. Rechnet man diese in der Höhe erbrachte Leistung auf die Meereshöhe um, entspräche dies einer Performance von 6,96 Watt pro Kilogramm über 60 Minuten – und das nach zwei Rennwochen und einer extrem fordernden Berg-Etappe am Tag zuvor. Und: nach vier vorherigen Anstiegen und einem dauerhaft hohen Tempo.

Rekorde & Zweifel

Noch während der Tour de France veröffentlichte die Sportzeitung L'Équipe eine Titelgeschichte mit der Überschrift: „Pogačar und Vingegaard: Ihre Leistungen in Frage gestellt.“ Die Autoren gehen der Frage nach, warum die beiden ‚Überfahrer‘ so überlegen sind. Das Wort „Doping“ kommt in dem Artikel nicht vor, doch es werden Andeutungen gemacht. So wird der Team-Manager der Equipe Lotto Dstny, Stéphane Heulot, gefragt, ob er Zweifel an den Rekord-Leistungen der beiden habe. Seine Antwort: „Zweifel muss man immer haben. Wir sind im Radsport von einer bestimmten Vergangenheit geprägt.“ Schon im Vorjahr fuhren dieselben beiden Fahrer – Pogačar und Vingegaard – auf einem anderen, höheren Niveau. In dem höhenmeterreichen Zeitfahren der 16. Etappe war der Däne 1:38 Minuten schneller als Pogačar – und 2:51 als alle anderen beziehungsweise der Drittplatzierte Wout van Aert. Dies sind Welten. Der Däne lieferte bei diesem Zeitfahren mehreren Berechnungen zufolge eine der Top-Leistungen überhaupt: Demnach leistete er – auf einem Zeitfahrrad – an der Côte de Domancy über eine Zeit von 13:31 Minuten eine durchschnittliche relative Leistung von 7,38 Watt pro Kilogramm Körpergewicht. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit: 26,86 km/h, an einem 6,8 Prozent steilen Anstieg. Nach 21 Etappen hatte Vingegaard in der Gesamtwertung in Paris fast elf Minuten Vorsprung auf den Drittplatzierten Adam Yates. Dessen Rückstand auf den Zweitplatzierten Pogačar: rund dreieinhalb Minuten. Dies sind Leistungswelten. In diesem Jahr waren die Leistungen der beiden Top-Fahrer noch einmal höher. Doch es sind nicht nur sie, die Rekorde brechen. Im Finale der 15. Tour-Etappe blieben im Schlussanstieg hinauf zum Plateau de Beille drei Fahrer unter dem Auffahrtsrekord von Marco Pantani aus dem Jahr 1998. Auch Remco Evenepoel, das einstige „Wunderkind“ des Sports, leistete hier geschätzt 6,53 Watt pro Kilogramm Körpergewicht für 42:35 Minuten. Im Verlauf der 19. Etappe wurde schier Unglaubliches geleistet. Es war eine der Königsetappen – in der dritten Renn-Woche. Die Strecke führte unter anderem über die Cime de la Bonette und den Isola-2000-Anstieg. Deren Daten: 23,1 Kilometer, 6,8 Prozent beziehungsweise 16,1 Kilometer mit 7,1 Prozent Steigung.



HINTERGRUND



**DO
PING**

**DI
LEEM
LMA**

DER SPORT ALS SPIEGEL DER GESELLSCHAFT: WARUM DOPING NICHT NUR IM HOBBY- RADSPORT, SONDERN LÄNGST IM ALLTAG ANGEKOMMEN IST.

MITTEL, MOTIVE UND GEGENMASSNAHMEN: EINE RECHERCHE – UND EIN ESSAY – ÜBER LEGALE UND ILLEGALE DROGEN, DIE PILLENLOGIK, EFFEKTE UND DOPPELMORAL.

Text: Daniel Götz **Fotos:** Sportograf, Harry Talbot

130 von 182: Diese Zahlen geben den Anteil jener Hobby-Radsportler wider, die plötzlich vorzeitig ein Amateur-Radrennen in Spanien aufgaben – nachdem bekannt wurde, dass im Ziel Dopingkontrollen stattfinden werden. Nur 52 Fahrer rollten über die Ziellinie. „Anti-Doping-Kontrollen führen während des Rennens zu plötzlichen ‚Pannen‘ und Aufgaben. Das ist keine mathematische Formel, sondern die Realität“, sagte Alvaro Marza, einer der wenigen Finisher. Er wurde negativ getestet. Europäischer Spitzenreiter bei Dopingkontrollen und Positivtests ist ein anderes Land: Italien. Schon dies zeigt den einzig logischen Grundmechanismus: Um zu finden, muss man suchen. Genau dies ist im Hobby- beziehungsweise Amateur-Sport in den meisten Ländern nicht der Fall. Eine kleine Auswahl an in Italien positiv getesteten Fahrern aus dem Hobby- beziehungsweise Amateur-Radsport: Im Februar 2024 „erwischte“ es den 40-jährigen Ex-Profi Antonio Testa beim Granfondo Internazionale Laigueglia. Das gefundene Mittel: Erythropoetin. Im gleichen Monat wurde auch der Top-Radmarathon-Fahrer Fabio Cini positiv getestet. In seiner Probe fand man Stanozolol, ein bekanntes Mittel, mit dem der kanadische Leichtathletik-Star Ben Johnson bereits bei den Olympischen Spielen 1988 überführt wurde. Selbst der Sieger eines italienischen E-Mountainbike-Rennens in Torre del Greco, Giuseppe Carotenuto, wurde positiv getestet. Er nutzte Methandienon, ein anaboles Steroid, das in dem Medikament Dianabol enthalten ist. Schon im Jahr 2022 gab es 17 Dopingsperren in der italienischen Amateur-beziehungsweise Hobby-Radsport-Szene. Tendenz: steigend.

Fälle & Konsequenzen

Der Medikamentenmissbrauch zur Leistungssteigerung ist auch im Hobbysport weitverbreitet. Doch medial wird das Problemfeld nur selten thematisiert. Dabei gilt: Wer sucht, der findet. Wer nicht sucht, der wird nichts finden. Vereinzelt Dopingkontrollen bei Radmarathon- und Gravel-Events in Deutschland und seinen Nachbarländern gleichen noch heute fast einer Sensation. Dabei wäre genau dort, im Hobbysport – wo es nicht ums Geld, sondern um die vermeintliche Ehre und die Arbeit an der eigenen Identität geht – die Chance, Betrüger zu überführen wohl erstaunlich hoch. Wie dreckig ist der Hobby-Radsport? Wer das herausfinden will, der müsste danach suchen, etwa mit Dopingkontrollen. Doch selbst bei „Highlight-Rennen“ der Amateur- und Hobbyszene wie etwa Qualifikationsrennen für die offiziellen Gravel- oder die Gran-Fondo-Weltmeisterschaften finden in vielen Fällen keinerlei Kontrollen statt. Die Begründung der Nationalen Anti-Doping-Agentur Deutschlands, NADA, auf entsprechende RennRad-Anfrage: „Hierbei handelt es sich um ein Rennen, das zu einer Rennserie der UCI gehört, daher ist auch der internationale Verband für die Kontrollen verantwortlich.“ Fehlende Dopingkontrollen sind kein Einzelfall, sondern die „normale“ Realität. Getestet wird fast nirgendwo bei Radevents in der DACH-Region. Wie steht es aktuell um die Anti-Doping-Bemühungen? „Aus meiner Sicht ist die Entwicklung eher negativ. Wirklich bemerkenswert ist, dass diese Tendenz niemanden wirklich interessiert“, fasst einer der Topfahrer der Radmarathon-Szene, Robert Petzold, die Situation zusammen. Ähnlich äußert sich auch Othmar Peer, der langjährige Moderator von Rad-Events in Österreich, gegenüber RennRad: „Kontrollen interessieren keinen Veranstalter.“ Uli Fluhme ist da die Ausnahme. Er ist der Chef der weltweiten Gran-

NEUE

**LEICHTER, SCHNELLER, NEUER,
KOMFORTABLER – BESSER? ZWÖLF
NEUE RENN- UND GRAVELRÄDER
VON CANYON, CERVÉLO, GIANT,
ROSE UND CO. IM GROSSEN TEST.**



Text: D. Binnig, F. Böna, S. Pusch,
M. Fischer, L. Echtermann, F. Nagel
Fotos: Gideon Heede, Megamo

Mehr Komfort, mehr Aerodynamik und weniger Gewicht – jedes neue Modell soll „besser“ sein als das alte. Oft stimmt das, aber nicht immer. Als Mitte der 2010er-Jahre die ersten Rennräder mit Scheibenbremsen aufkamen, ging die Entwicklung zunächst in die andere Richtung: Die Rahmen und Gabeln wurden voluminöser, um die Kräfte besser zu verteilen – das Gewicht stieg oft an. Canyons aktuelles Aero-Rennrad, das Aeroad CF SLX 8, wiegt in Größe M 7,84 Kilogramm – und liegt damit rund ein Kilogramm über dem UCI-Gewichtslimit. Laut eigenen Windkanalmessungen ist das Aeroad – primär wegen neu gestalteter Rohrformen – bei 45 km/h um 1,6 Watt „schneller“ als sein Vorgänger, ohne dass sich dies negativ auf

das Gewicht oder die Rahmensteifigkeit auswirkt. Cervélo will mit der zweiten Generation seines Endurance-Rades Caledonia sowohl aerodynamische Vorteile als auch Langstreckenkomfort bieten. Dazu wurde die maximale Reifenfreiheit des Carbon-Rahmens und der Gabel auf 36 Millimeter erhöht. Das Cervélo Caledonia-5 rollt im Test auf 30 Millimeter breiten Pneus.

Carbon & Titan

Genau wie zwei weitere Räder in diesem Test, das Argon 18 Equation und das Fuji Kasane 2.3. Anders als das 12.999 Euro teure und topausgestattete Cervélo stehen beide Modelle stellvertretend für die „Einstiegsklasse“ bei Rennrädern. Jeweils ausgestattet mit mechanischen Shimano-Gruppen und Aluminium-Laufrädern kosten beide je unter 3000 Euro. Am oberen Ende dieser Preisskala liegt das Baldiso One. Der enorm hohe Preis von 20.370 Euro und die limitierte Stückzahl von 1500 Exemplaren machen es exklusiv. Das Baldiso kommt ohne ein Sitzrohr aus.

E I T E N



„Bei der Konstruktion haben wir uns nicht einschränken lassen und den Werkstoff Carbon voll ausgenutzt. Eine bionisch anmutende Formensprache für ideale Kraftverläufe und eine exzellente Aerodynamik standen ganz oben auf der Agenda“, sagt Simon Bühler von Carbonworks, der das Rad zusammen mit dem Ex-Radprofi Sebastian Baldauf von Baldiso entwickelte. Ausgestattet ist das One unter anderem mit einem extrem leichten Darimo-Cockpit und Lightweight-Laufrädern. Zwei weitere „Exoten“ in diesem Testfeld sind das Triban GRVL 900 und das Kocmo RR Team. Die Rahmen beider Modelle bestehen aus Titan – doch die Unterschiede zwischen ihnen sind groß: Das Triban ist ein komfortables Gravelbike mit bis zu 45 Millimetern Reifenbreite und einem Preis von 2999 Euro – der Hersteller Decathlon bietet damit eine der günstigsten Möglichkeiten, ein Titan-Rad zu fahren. Das Kocmo ist ein sportives Rennrad und kostet 9350 Euro. Profi-Räder, innovative Konzepte, Einsteiger- und Traum-Modelle: In diesem Testfeld ist all dies vertreten. //

KOMPAKT

DAS LEICHTESTE RAD

Das Baldiso One
6,55 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD

Das Triban GRVL 900
10,33 Kilogramm

DAS TEUERSTE RAD

Das Baldiso One
20.370 Euro

1000

COLIN
GAY



000

T A G E

TÄGLICHES TRAINING

MEHR ALS 27 JAHRE OHNE
RUHETAG – MIT EINER
TÄGLICHEN RENNRAD-FAHRT.
DAS IST COLIN GAYS ZIEL. SEIN
PROJEKT BEGANN VOR FAST
ZEHN JAHREN.

EINE ZWISCHENBILANZ.

FAST FOOD

**ESSEN, DAS „SCHNELLER“
MACHT: EINBLICKE UND STUDIEN
– BIKARBONAT UND SEINE
EFFEKTE IM FOKUS. PLUS:
WEITERE REGENERATIONS-TIPPS**

TOUR TRIUMPH



DIE TOUR DE FRANCE FEMMES BOT EINES DER SPEKTAKULÄRSTEN RENNEN SEIT JAHREN. KATARZYNA NIEWIADOMA AUS DEM DEUTSCHEN TEAM CANYON-SRAM DUELLIERTE SICH MIT DEMI VOLLERING. EINBLICKE.

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

5 5 Kilometer vor dem Ziel – am 19,7 Kilometer langen und durchschnittlich 7,2 Prozent steilen Col du Glandon – attackiert die Titel-Verteidigerin. Und zieht davon. Nur eine andere Fahrerinnen, Pauliena Rooijackers aus den Niederlanden, kann ihr folgen. Demi Vollering ist die Frau, die es bei Grand Tours zu schlagen gilt. Schon nach der dritten Etappe, einem 6,3 Kilometer langen Einzelzeitfahren, das sie gewinnt, übernimmt sie das Gelbe Trikot des wohl wichtigsten Rennen des Jahres: der Tour de France Femmes. Doch zwei Tage später wird sie, nur sechs Kilometer vor dem Etappenziel, in einen Sturz verwickelt. Sie verliert 1:15 Minuten in der Gesamtwertung und das Leader-Trikot. Und, so dachten wohl Viele, auch die gesamte Tour. Doch im Verlauf der Schlussetappe geht sie schon früh in die Offensive. Sieben Kilometer vor dem Tagesziel beträgt ihr Vorsprung auf die Frau im Maillot Jaune, Katarzyna Niewiadoma, 1:10 Minuten. Die Polin leidet. Am Col du Glandon verliert sie viel Zeit. Bricht sie nun ein? Das Etappenfinale ist brutal: Es führt hinauf nach L'Alpe d'Huez. Die Daten des Anstiegs: 13,8 Kilometer und 8,4 Prozent Durch-

schnittssteigung. Alles spricht jetzt für Demi Vollering. Fast alles. Denn Niewiadoma wird in der Verfolgung von mehreren anderen Fahrerinnen, etwa Lucinda Brand aus dem Team Lidl-Trek, unterstützt. Sie stabilisiert sich und findet ihren Rhythmus. Am Ende gewinnt Vollering die Etappe – und Niewiadoma die Tour. Mit nur vier Sekunden Vorsprung. Diese finale Etappe war ein Spektakel, ein Drama, ein Thriller – und vor allem: massive Werbung für den Frauenradsport. „Ich habe mich unterwegs wirklich sehr schlecht gefühlt. Aber ich liebe Abfahrten und konnte da meine Energie zurückgewinnen“, sagte die Fahrerinnen des deutschen Canyon-Sram-Racing-Teams danach im Tages-Ziel. „Es war eine emotionale Achterbahnfahrt während der Etappe. Es dann am Ende um ein paar Sekunden zu schaffen, das ist ein Traum. Ich habe in meiner Karriere so viele Siege knapp verpasst. Diese Woche war einfach perfekt, alles ist für uns gelaufen – bis auf ein paar Stürze zu Beginn. Wir konnten uns auf unsere Ziele konzentrieren. Wenn man große Rennen gewinnen will, muss alles passen. Und das war diesmal so. Es fühlt sich einfach großartig an, für all die harte Arbeit des gesamten Teams belohnt zu werden. Wir alle haben heute Geschichte geschrieben, denke ich.“

**16 JAHRE LANG WAR ER
PROFI: NUN BEENDET SIMON
GESCHKE SEINE KARRIERE.
RÜCKBLICK & ANALYSE.**

AUF & AB

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

Er war kurz davor, Geschichte zu schreiben. Am Ende fehlten ihm nur sieben Punkte. Elf Tage lang stand er mit im Fokus – der Presse, der Fans, der Sportwelt. Er trug eines der Führungstrikots des größten Radrennens der Welt, der Tour de France. In etlichen Ländern wurde er immer bekannter und beliebter: der Mann mit dem Vollbart im weißen Trikot mit den roten Punkten. Er fuhr stark, er fuhr offensiv. Zu Beginn der Tour sammelte er in Ausreißergruppen Punkt um Punkt. Immer wieder wurde er eingeholt. Doch lange sah er wie der sichere Sieger der Bergwertung der Tour de France aus. Doch: Sein „Verfolger“ in dieser Sonderwertung war einer der „großen Zwei“, Jonas Vingegaard. Auch bei dieser Tour de France 2022 lieferte er sich mit Tadej Pogačar ein Duell um den Gesamtsieg. In deren Verlauf holte er etliche der „großen Wertungen“ auf den höchsten Bergen der Tour-Strecke. Nach der 18. Etappe ging er auch in der Bergwertung in Führung. Am Ende gewann der Däne das Gelbe wie auch das Berg-Trikot. Für den Mann, der das gepunktete Jersey zuvor getragen hatte, war dies der schlimmste Moment seiner bisherigen Laufbahn: Simon Geschke. „Das war die größte Enttäuschung meiner Karriere, dass mir das nicht gelungen ist“, sagt er heute. „Das war so eine Riesenchance. Es wurmt mich immer noch extrem. Ich habe viele kleine Fehler gemacht: Ich habe viel Energie an Tagen verschwendet, an denen es nicht viele Punkte gab.“

IMPRESSUM

Verlag

EVA BikeMedia GmbH
Fraunhoferstraße 9-11 · 85737 Ismaning / München

Geschäftsführer

Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich
HRB 193731 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der Gundlach Gruppe Bielefeld.
RennRad wurde 2003 gegründet und erscheint im 21. Jahrgang.

Chefredakteur

David Binnig

Produktionsleitung/CvD

Jörg Gleichmar

Redaktionskontakt

Homepage: www.radsport-ennrad.de
Facebook: www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad
Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

Redaktion

Christina Kapp, Frederik Böna, Silvio Pusch

Fotoredaktion

Jürgen Amann, Gideon Heede

Lektorat

Sabine Stalujanis, Heribert Leonardy, Amelie Böna, Jessica Gleichmar

Layout & Produktion

Ludwig Bestler | Wort & Satz
www.ludwigbestler.de

Marketing & Vertrieb

Jochen Rabe, Musa Sağlam, Magdalena Weigl

Mediaberatung

Mario Stützer
T +49 (0) 151-18 85 05 60
mario.stuetzer@bva-bikemedia.de

Fabian Morlock
T +49 (0) 151-18 85 05 59
fabian.morlock@bva-bikemedia.de

Benedikt Sperl
T +49 (0) 151-18 85 05 62
benedikt.sperl@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2024.

Anzeigenverwaltung

Jörg Gleichmar
T +49 (0) 152 515 978 13
sales@bva-bikemedia.de

Nationalvertrieb

PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

Kundenservice

Mo-Fr: 9-13 Uhr
T +49 (0) 89-416 15 40-0
service@bva-bikemedia.de

Erscheinungsweise, Abonnements und Bezugspreise

RennRad erscheint mit jährlich zehn Ausgaben.

Erhältlich an Kiosken, im Bahnhofskiosk, in ausgewählten Zweiradfachgeschäften oder direkt über den Kundenservice (auch Nachbestellungen).

Einzelpreis: **PRINT** 7,50 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand); **DIGITAL** 5,00 Euro

Miniabo: 3 aktuelle Hefte für 15,00 Euro (nur Inland)

Jahres-Abo: **PRINT + DIGITAL** 10 Hefte für 70,- Euro (Inland); 90,- Euro (Ausland) inkl. Versand; **DIGITAL** 45 Euro

Bei Nichterscheinen (höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.
Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt.

Nachdruck

Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck

Vogel Druck und Medienservice GmbH
Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg

Infos zum Radwanderkarten- und Radbücher-Programm der BVA

www.fahrraduecherkarten.de
Oder direkt bei Ulrike Krumme
T +49 (0) 521-595-540
ulrike.krumme@bva-bikemedia.de

Im Verlag BVA BikeMedia erscheinen neben RennRad diese Magazine zum Thema Radfahren/Mobilität:

Rad fahren **Elektro Räd** **RadSport** **Rad**Markt



Digitale EXTRA-Magazine

PREIS-LEISTUNG



194
SEITEN

GRAVELBIKES



162
SEITEN

TEST-SPEZIAL



188
SEITEN

Alle Inhalte & Infos zu den
EXTRA-Magazinen finden Sie hier:
www.radsport-ennrad.de/extra



allwetterfeste KETTENSCHMIERUNG



“ Ist die absolute
Nummer 1
in diesem Test ”
mit 24 Punkten !



www.brunox.swiss



Schnee- männer



Sicher durch den Winter

Wenn andere ins Schlingern kommen, fahren diese Trikes auch bei Schnee und Eis kipp sicher um jede Kurve. Aber Sicherheit heißt in der dunklen Jahreszeit noch mehr: Gesehen werden zum Beispiel. Mit *WingBling*, dem Blinker für unsere Elektro-Dreiräder, setzen Sie an dunklen Tagen Zeichen, wo andere zaudern. Oder unser Wetterschutz *Streamer*: Der hilft gegen Frostfüße.

Sie wollen Fahrspaß in jeder Jahreszeit? Fordern Sie gleich Ihr Liegerad-Infopaket an!



Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax - 97 99 22 99
www.hpvelotechnik.com • mail@hpvelotechnik.com

| Gran Guanche

TAGE INSELN



Gran Canaria | Tenerife | Fuerteventura | Lanzarote | La Gomera

Text: Frauke Tresselt **Fotos:** Matteo Minelli

**GRAN CANARIA,
TENERIFFA,
FUERTEVENTURA,
LANZAROTE, LA
GOMERA: DIE KANAREN
BIETEN RADSPORTLERN
EXTREM VIEL. UNSERE
AUTORIN HAT FÜNF
INSELN NACHEINANDER
DURCHQUERT.
DIE STRECKEN,
DIE ERLEBNISSE.**

2 2, 23, 24 Prozent Steigung – vor mir steht eine Wand. Jede einzelne Kurbelumdrehung dauert, gefühlt, Sekunden. Ich nehme jede einzelne davon wahr. Jede ist anstrengend. Über mir steht die Sonne, ohne eine einzige Wolke davor. 33 Grad. Vom Meer, seitlich, weht ein starker Wind. Mein Rad ist voll beladen mit Gepäcktaschen. Es wiegt mit allem rund 17 Kilogramm – doch es fühlt sich gerade mehr nach 70 an. Ich bin auf der dritten von fünf Inseln. Sie liegen nahe beieinander vor der Westküste Nordafrikas im Atlantik. Es sind die Inseln des ewigen Sommers – und teils der steilen langen Anstiege. Es ist der dritte Tag von fünf Tagesetappen und fünf Zielen: Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Teneriffa und La Gomera fahre ich nacheinander ab und setze jeweils mit der Fähre zur nächsten Insel über. Gran Guanche heißt diese Route, die nach den Ureinwohnern von Teneriffa benannt ist. Sie umfasst einige der schönsten Strecken auf fünf der sieben Kanarischen Inseln.

VORSCHAU

RENNRAD 1-2 | 2025

ERSCHEINUNGSTERMIN:

17. DEZEMBER



RADTEST-SPEZIAL: TRAUMRÄDER

Profi-Räder, limitierte Sondereditionen und Neuentwicklungen: Top-Modelle großer und kleiner Hersteller im RennRad-Spezial-Test.



6730 KILOMETER IN 18 TAGEN NONSTOP DURCH DIE USA

EXTREM: 50.600 HÖHENMETER

Der Italiener Omar Di Felice ist einer der besten Ultra-Radsportler der Welt. Sein Training, sein Pacing – und sein Leiden.



MATERIAL, KOMPONENTEN, KLEIDUNG UND TRAINING

RATGEBER: EINSTEIGER SPEZIAL

Welche Grundausstattung braucht es zum Rennrad- und Gravelfahren? Produkte und Tipps für Beginner und Wiedereinsteiger.



ROLLEN-TRAINING: VIRTUELLE RENNEN & TOP-EINHEITEN

WINTER-TRAINING ZUHAUSE

Zwift, Wahoo System, Rouvy, FulGaz, Bkool & Co. – die bekanntesten Apps im Praxistest. Funktionen, Bedienung und Preis-Leistung.

Fotos: Gideon Heerde, Elisa Ramey, Cervelo, Zwift



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

„Viele werden sich beschweren, dass es heute zu schwierig war, aber die Sieger beschweren sich nie.“

Phil Liggett – englischer Sportjournalist & Radsport-Kommentator