

RennRad

ALLES ZUR
TOUR DE FRANCE
ETAPPEN & TEAMS

SCHNELLER: AERO-RÄDER
Windkanal-Test: Watt-Sparen
– Räder von Canyon, Giant & Co.

Extra: Ernährungs-Tipps aus dem Profisport
BESSER ESSEN: REZEPTE
Von den Profis lernen: Fitness
Gesundheit, Interview & Tipps

PROFI-TIPPS: MEHR LEISTUNG
Watt-Werte: Vom Amateur zum
Radprofi – Portrait & Training

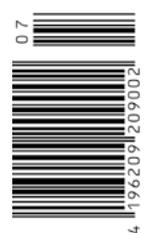
RENNEN & RADMARATHONS
Traum-Events für Hobbyfahrer:
Paris-Roubaix, Flandern, Italien

TEST: 16 SONNENBRILLEN
Kaufberatung: Top-Sportbrillen
von Adidas, Poc, Oakley & Co.



LEICHTGEWICHTE

RADTEST: 10 LEICHTE RENN RÄDER - VON CANYON, CERVÉLO, FOCUS, SCOTT & CO.



DEUTSCHLAND € 9,00 · ÖSTERREICH € 9,90 · BENELUX € 10,40 · ITALIEN € 12,20 · SPANIEN € 12,20 · SCHWEIZ/SFR 14,40 · ISSN 1861-2733



TRAUM-RÄDER, TOP-EVENTS & TOUR DE FRANCE

Sich einmal wie ein Radprofi fühlen – das wollen Viele. Bei den Breitensport-Varianten der berühmten Profi-Events ist das möglich: etwa bei Paris-Roubaix, der Flandernrundfahrt, Mailand-Sanremo oder Strade Bianche, dem Frühjahrsklassiker über die weißen Schotterwege der Toskana. Jeder kann diese Strecken selbst erfahren – im Rahmen von Hobbyrennen und Radmarathons. Wir stellen in diesem Magazin viele der Top-Events der Saison vor. Der Sommer ist ohnehin die Zeit der großen Rennen – zum Selbst-Erfahren und zum Zuschauen. Dies gilt vor allem auch für das Radsport-Ereignis eines jeden Jahres: die Tour de France. Um diese zu würdigen, liegt diesem RennRad-Magazin ein 48 Seiten umfassendes Extra-Heft bei. Darin stellen wir die Strecken-Highlights, die Etappenprofile, die TV-Zeiten, die Teams, die Favoriten und noch vieles mehr vor. Dass sich Radprofis in anderen Leistungswelten bewegen, ist klar – in welchen genau, zeigen wir in dieser Ausgabe: in Form eines Portraits eines besonderen jungen deutschen Neu-Profis – und

in Form weiterer Artikel zu Watt-Werten und Trainings- und Ernährungstipps aus dem Profi-Sport. Ein weiterer Themenschwerpunkt dieser RennRad lautet: Tests. Wir haben unter anderem 16 Sport-Sonnenbrillen ab 109 Euro und zehn Leichtgewichts-Rennräder ab 6,39 Kilogramm Gewicht ausgiebig getestet. Dazu kommt ein weiterer, besonders aufwendiger Test: Jener von Aero-Rennrädern im Windkanal – wie „windschnittig“ sind welche Modelle? Wie viele Watt kann man damit „sparen“? Die Antworten auf diese Fragen – und noch sehr viele mehr – finden Sie auf den kommenden 180 Seiten.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

6,39
KILOGRAMM

wiegt das Canyon Ultimate CFR Di2, das leichteste Rad in unserem Testfeld. Den ganzen Test finden Sie ab der Seite 50.

ZAHL
DES
MONATS 2

70
KILOMETER

beträgt die Distanz des Vierer-Mannschaftszeitfahrens auf dem BMW-Testgelände in Aschheim. Die große Reportage finden Sie ab der Seite 26.

16



Einblicke: vom Rollentrainer zum Profi-Vertrag. Ein Portrait des Gewinners der Zwift-Academy. Plus: Watt-Werte, Trainingstipps & -einheiten

36



Top-Events: Profi-Rennen für Hobbyfahrer. Paris-Roubaix, Strade Bianche und mehr

92



Profi-Ernährung: Tipps einer Expertin

50



Radtest: Leichtgewichte – zehn Race-Modelle ab 6,39 Kilogramm im Vergleich

Titelbild: Cor Vos
Ort: Nahe Saint-Etienne, Frankreich





INHALT

AUSGABE 7 | 2024

ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Für Rennfahrer gehören Stürze dazu. Wie kann man das Risiko senken?

Watt-Werte & Co.: vom Rollentrainer zum Profi 16

VO2max, virtuelle Rennen und effizientes Training: ein Portrait des Gewinners der Zwift-Academy

Reportage: Team-Zeitfahren & Tempohärte 26

Kraft und Ausdauer, Taktik und Schmerzen – das sind Vierer-Mannschaftszeitfahren. Einblicke & Training

Top-Events: Profi-Rennen für Hobbyfahrer 36

Paris-Roubaix, Strade Bianche, Rund um Köln und Co. – sich einmal wie ein Rad-Profi fühlen. Tipps & Einblicke

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Laufräder, Schuhe, Bekleidung & mehr 46

Laufräder von Newmen, Shimanos neue GRX Di2, Aero-Socken von Swiss Side und sehr viel mehr

Radtest-Spezial: Leichtgewichts-Rennräder 50

Zehn Leichtgewichte ab 6,39 Kilogramm im Vergleich. Mit Modellen von Benotti, Storck, Scott, Canyon & Co.

Schneller: Aero-Rennräder im Windkanal-Test 62

Zehn Aero-Modelle im Labortest. Mit Rädern von Simplon, Storck, Giant, Baldiso & anderen

Vergleichs-Test: 16 Sport-Sonnenbrillen 70

Blickfeld, Schutz, Gewicht und mehr: 16 aktuelle Modelle von Oakley, Uvex & Co. im Praxis-Test

Dauertest-Spezial: Günstige Produkte & mehr 80

Über Monate hinweg getestet: Bekleidung & Taschen. Plus: Corratecs neues High-End-Modell CCT Evo Ultra

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 90

Studie: Commuting führt zu weniger Krankmeldungen. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Ernährungs-Tipps: Fette, Proteine & Kohlenhydrate 92

Leistung, Verzicht und Genuss: Experten-Tipps der ehemaligen Chefköchin des Teams Bora-Hansgrohe

Radmarathon-Vorbereitung: Höhen-Training 104

Effekte und Risiken eines Trainingslagers in der Höhe. Tipps & Wochenpläne eines Radmarathon-Spezialisten

PELOTON

Analyse: Giro d'Italia – Leistungen & Highlights 108

Regen, Kälte, Pässe: ein Dominator und ein deutscher Etappensieger. Die Höhepunkte & Top-Leistungen

Strecke & Pässe: die Tour de France Femmes 112

Acht Etappen, ein Zeitfahren, zwei Bergankünfte und drei Länder: Strecke, Anstiege, Teams & Favoritinnen

REISE

Südtirol: Pässe & Traum-Touren-Tipps 120

Timmelsjoch & Co.: Die Region um das Passeiertal bietet Höhenmeter, Ruhe & Natur. Tipps und Top-Touren

Tour de Kärnten: Etappen-Rennen auf Schotter 126

Drei Etappen, 90 Kilometer & rund 3000 Höhenmeter: Das ist die Tour de Kärnten im Spätsommer. Einblicke

Impressum Seite 119

Radsport ist eine Risiko-Sportart. Für Rennfahrer gehören Stürze und Verletzungen dazu. Wie kann man das Risiko senken?

„Wenn Radrennen-Fahren eine neue Sportart wäre, würde es niemals erlaubt werden.“ Wer zu diesem Fazit kommt, ist kein sportferner „Experte“, sondern der Tour-de-France-Sieger von 2018, Geraint Thomas. Das Zitat stammt aus einem Interview mit „The Guardian“ mit ihm zum Thema Sicherheit im Radsport. Dessen Anlass: etliche Stürze im Verlauf von Radrennen, aber vor allem ein einzelner, besonderer. Jener eine Massensturz während der vierten Etappe der Baskenlandrundfahrt in diesem April. Es geschieht in einer unscheinbaren Abfahrt, einer unspektakulären Kurve: Die vorderen Fahrer des Pelotons fahren mit knapp 80 km/h über eine Bodenwelle. Einige von ihnen verlieren dabei die Kontrolle über ihr Rad und stürzen in einen Betongraben links neben der Straße. Dieser Sturz kann als ein Symbol für das hohe Gesundheitsrisiko im Radsport verstanden werden. Es war nur ein Unfall von etlichen aktuellen. Für mehr Medienpräsenz und Diskussionen als andere sorgte er nur wegen der Fahrer, die diesmal verletzt wurden: Rund ein Dutzend Radprofis stürzte dabei, unter anderem Remco Evenepoel, Primož Roglič und Jonas Vingegaard. Damit waren drei der vier Top-Favoriten für das wichtigste Radrennen der Welt, La Grande Boucle, betroffen. Der zweimalige Tour-de-France-Sieger aus Dänemark trug die schwersten Verletzungen davon. Er brach sich das Schlüsselbein, einen Finger und mehrere Rippen. Doch seine schlimmste Verletzung war eine punktierte Lunge. Erst nach mehreren Operationen und zwölf Tagen wurde er aus dem Krankenhaus in Vitoria entlassen. Dieser eine Sturz hat demnach enorme Auswirkungen – auf den Verlauf der gesamten folgenden Saison, auf Rennergebnisse, auf die Taktiken und die Machtverhältnisse der Teams. „Jetzt reden alle darüber, weil die bekanntesten Fahrer gestürzt sind, aber genau das passiert schon seit Jahren“, sagt Geraint Thomas. „Bei fast allen Rennen gibt es verschiedene Gefahrenstellen, aber ich habe das Gefühl, dass man viel mehr für die Sicherheit der Fahrer tun könnte. Es

LEITARTIKEL

von David Binnig

SICHERHEIT

gibt Verkehrsinseln, Blumenkübel, Fahrbahnverengungen und weitere Elemente, die für die Fahrer im Rennen gefährlich sein können. Wenn ich darüber nachdenken würde, müsste ich ganz hinten fahren. Es ist ein großes Problem, dass nicht alle Fahrer die Möglichkeit haben, die Strecke im Vorfeld zu besichtigen. 90 Prozent von ihnen kennen die Strecken nicht. Und dann rasen sie im Rennen die Abfahrten hinunter.“ Bereits die Klassiker-Saison im Frühjahr war von vielen Stürzen geprägt. Einer davon hatte potenziell sehr weitreichende Konsequenzen – jener des Wout van Aert. Der Belgier aus dem Top-Team Visma-Lease a Bike hatte sich vor dieser Saison speziell auf die Klassiker vorbereitet. Laut Grischa Niermann, einem der Sportlichen Leiter des Teams, war er in der Form seines Lebens. Er wäre – neben Fahrern wie Mathieu van der Poel und Tadej Pogačar – als einer der absoluten Top-Favoriten in jedes große Rennen gegangen. Doch ein Sturz änderte alles. Während des Semi-Klassikers Dwars door Vlaanderen am 27. März stürzte er bei einem Massen-crash des Hauptfeldes schwer. Er brach

sich das Schlüsselbein, das Brustbein und mehrere Rippen und verpasste dadurch alle geplanten Saison-Highlights: Paris-Roubaix, die Flandernrundfahrt und den Giro d'Italia. Radrennen und Stürze gehören – leider – zusammen. Aus einer UCI-Studie aus dem Jahr 2023 geht hervor, dass die Zahl der Stürze in den vergangenen fünf Jahren immer weiter zugenommen hat – allein im Vorjahr um 24 Prozent. Detaillierte Informationen zu den Unfällen bei Radrennen bietet unter anderem das auf Krankenhausdaten basierende niederländische Verletzungsüberwachungssystem. 2020 gaben über zehn Prozent der in einer Notaufnahme behandelten Radfahrer an, zum Zeitpunkt des Unfalls ein Radrennen gefahren zu sein. Die gleiche Datenerhebung zeigte zudem, dass mehr als 40 Prozent der Rennradfahrer ohne Fremdeinwirkung gestürzt waren, etwa indem sie weggerutscht sind. Ein gleicher Prozentsatz war mit einem anderen Verkehrsteilnehmer zusammengestoßen, 15 Prozent mit einem Radsportler. 36 Prozent von ihnen machten auch die eigene Unachtsamkeit mitverantwortlich für den Sturz.

Gründe & Risiken

41 Prozent führten den Unfall auf die Unachtsamkeit eines anderen Verkehrsteilnehmers zurück. Die Frage nach den Ursachen der Stürze während Radrennen ist eine inzwischen viel diskutierte. Der UCI-Präsident David Lappartient sagte zu dem Thema in einem AFP-Interview: „Fünfundzwanzig Prozent der Stürze sind je auf die Einstellung des Fahrers zurückzuführen. Ich will damit nicht sagen, dass es ihre Schuld ist. Es könnte einfach ein kurzer Moment der Unachtsamkeit sein. Auch die Scheibenbremsen sind ein Thema, das wir wieder auf den Tisch bringen müssen. Ein Tabuthema gibt es nicht. Die Ausrüstung ist definitiv eines der Themen. Fahrräder haben einen großen Entwicklungssprung gemacht. Zudem wollen wir in diesem Jahr Gelbe und Rote Karten einführen, so wie im Fußball. Damit soll gefährliches Fahrverhalten besser geahndet werden können.“ Auf X schrieb er: „In den vergangenen Wochen gab es in unserem Sport eine Reihe schwerer Stürze. Ich wünsche allen

21 ETAPPEN
21% RABATT

MACH DICH
STARTKLAR!
TOUR DE FRANCE
AKTION

JAHRES-ABO

10 AUSGABEN
FÜR NUR
55 €
INKL. PRÄMIE



Lezyne Minipumpe CNC Pocket Drive

- Max. Druck: 160 psi / 11 Bar
- Für Presta/Schrader Ventile
- Gewicht: 72 g
- Größe: 14 cm
- schwarz-glänzend,
hellgrau-glänzend

Crankbrothers M10 Tool

- Multitool mit 10 Funktionen
- Rahmen aus Aluminium
- Länge: 89 mm



F100 Bio Kettenöl

- Besteht zu >90 % aus nachwachsenden Rohstoffen
- Beste F100-Performance
- Sehr hoher Verschleißschutz und Top-Schmierleistung



Ja, ich bestelle RennRad zum Aktionspreis von nur 55,- € im Inland und 75,- € im Ausland (jeweils inkl. der gesetzlichen MwSt., Porto und Versand) für ein Jahr. Das Abonnement umfasst zehn Ausgaben pro Jahr inkl. Online Zugriff und geht nach dem ersten Bezugsjahr in ein reguläres Flex-Abo über, das jederzeit kündbar ist. Dieses Angebot gilt bis zum 21. Juli 2024 und solange der Vorrat an Geschenkprämien reicht. Der Verlag wird ggf. eine Ersatz-Prämie anbieten. Prämienversand nur im Inland möglich. **Als Dankeschön erhalte ich:**

- Crankbrothers M10 Tool F100 Bio Kettenöl Lezyne Minipumpe

Anrede Herr Frau

Vorname, Name Name der Bank

Straße, Hausnummer IBAN

PLZ, Ort BIC

E-Mail Adresse Datum, Unterschrift **X**

Widerrufsrecht: Innerhalb von zwei Wochen nach Absenden meiner Bestellung kann ich diese ohne Begründung beim BVA BikeMedia Kundenservice, Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning in Textform (Brief oder Mail) widerrufen. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung. Ich erkläre mich mit der elektronischen Verarbeitung meiner personenbezogenen Daten zum Zwecke der Abonnementabwicklung einverstanden. Ich ermächtige die BVA BikeMedia GmbH, Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der BVA BikeMedia GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Gläubiger-Identifikationsnummer DE64ZZZ00002253873 (Zahlungsempfänger Gundlach Holding GmbH)
Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

PLÖTZ LICH PROFI



**WATT-WERTE, VO2MAX,
VIRTUELLE RENNEN UND
EFFIZIENTES TRAINING: MIT
DER ZWIFT-ACADEMY ZUM
PROFI-VERTRAG. EINBLICKE
UND TRAININGS-TIPPS**



MANNSCHAFTS

ZEITFAHREN

VIER FAHRER

**SCHNELL, SCHNELLER,
TEAM-ZEITFAHREN – EINE
„KÖNIGSDISZIPLIN“ DES
RADSPORTS: REPORT, TAKTIK,
TEMPOHÄRTE & TRAINING.**



NEUN

RUNDEN



Text: Benedikt Wochinger **Fotos:** Cor Vos, Specialized

Drei, vier, fünf Schläge pro Sekunde. Die Arme und Hände verkrampfen. Der Lenker wird einem fast aus der Hand geschlagen. Die Reifen rollen nicht – sie springen und holpern. Von einem Stein auf den nächsten. Dieser Untergrund ist Jahrhunderte alt und nicht zum Radfahren gemacht. Dieses Kopfsteinpflaster ist anders als alles, was man bislang kennt. Gröber, älter, brutaler. Teils liegen fünf, sechs Zentimeter und eine große Kante zwischen zwei Steinen. Dazwischen ist – je nach dem Wetter – Matsch oder Staub. Regnet es, sind die Steine oft mit einer schmierigen Dreckschicht überzogen. Immer wieder rutschen die Räder weg, immer wieder kommt es zu Stürzen. Diese Strecke ist eigentlich der Horror eines jeden Rennradfahrers. Doch für Viele ist sie ein Traum. Einmal diese „Pave“ fahren, die legendären Kopfsteinpflaster-Abschnitte eines der ältesten und berühmtesten Radrennen der Welt: Paris-Roubaix. Einmal durch den Wald von Arenberg – über 51 Kilometer des

wohl brutalsten Kopfsteinpflasters, das man auf diesem Planeten finden kann. Dies selbst im Rahmen eines Events zu erleben, ist vergleichsweise einfach: Indem man sich einen Startplatz bei der Paris-Roubaix Challenge sichert, einer Radtourenfahrt, RTF, auf Teilen der Original-Rennstrecke. Die Profis absolvieren hier in Nordfrankreich rund 260 Kilometer – 2024 brauchte der Sieger Mathieu van der Poel dafür fünf Stunden, 25 Minuten und 58 Sekunden. Dies bedeutete einen neuen Streckenrekord und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 47,8 km/h. Dies sind für Normalsterbliche völlig unvorstellbare Geschwindigkeits- und Leistungswelten. Doch den meisten Startern bei der Paris-Roubaix Challenge geht es nicht um Zeiten oder Platzierungen, sondern um das Erleben und das Durchkommen. Sie können zwischen drei verschiedenen Streckenlängen wählen. Deren Daten: 70 Kilometer mit acht Kopfsteinpflastersektoren, 145 mit 19 und 170 Kilometer mit 29.

KLASSIKER

STRADE BIANCHE RONDE VAN VLAANDEREN GENT-WEVELGEM PARIS-ROUBAIX AMSTEL GOLD RACE LÜTTICH-BASTOGNE-LÜTTICH ESCHBORN-FRANKFURT RUND UM KÖLN MAILAND-SANREMO CYCLASSICS MÜNSTERLAND GIRO IL LOMBARDIA

ERLEBNIS

LEICHT LEICHTGEWICHTE GEWICHTE

**AGILITÄT, ROBUSTHEIT, KOMFORT, AERODYNAMIK, STEIFIGKEIT,
GEWICHT – IRGENDWO MUSS MAN KOMPROMISSE EINGEHEN. WAS
KÖNNEN DIE LEICHTGEWICHTS-MODELLE DES RENNRAD-MARKTES?
ZEHN RÄDER AB 6,39 KILOGRAMM IM VERGLEICHSTEST.**

Text: D. Binnig, F. Böna, S. Pusch, P. Klimsa, M. Fischer, J. Schinnagel **Fotos:** C. Vos, G. Heede

Alles ist relativ – auch die Leistung. Dies ist die „Formel“, auf der vieles im Radsport basiert. Dabei geht es nicht um Absolutwerte, sondern um relative. Konkret: um die erbrachte Leistung in der Relation zum Systemgewicht, um den Watt-Pro-Kilogramm-Wert. Dieser bestimmt die Leistung dort, wo es in Radrennen meist zählt: bergauf. Das System setzt sich zusammen aus den Gewichten des Fahrers und seines Rades beziehungsweise Materials. Die „einfachste“ Lösung, um schneller bergauf zu fahren, lautet demnach: abnehmen. Auch an seiner Ausstattung kann man Gewicht sparen – und somit schneller bei gleicher Leistung sein. Zwar ist auf den meisten Strecken – wenn man nicht gerade im Hochgebirge unterwegs ist – ein aerodynamisch optimiertes Rad effizienter als ein gewichtsreduziertes. Doch auch das Gewichtstuning hat in manchen Situationen seine Berechtigung. So „bringt“ einem leichten Fahrer ein um ein Kilogramm leichteres Rennrad an einem

längeren Anstieg wie jenem zum legendären L'Alpe d'Huez einen Zeitgewinn von rund 1,5 Prozent. Als „Hobbyfahrer“ hat man hier noch mehr Möglichkeiten als die Radprofis. Denn um an UCI-reglementierten Rennen teilnehmen zu können, darf das eigene Rad im fahrbereiten Zustand nicht weniger als 6,8 Kilogramm wiegen. Diese Grenze gibt der Weltradsportverband vor.

Entwicklung & Kompromisse

Drei unserer aktuellen Testräder unterschreiten diesen Wert. Das leichteste Rad dieser Konkurrenz ist das Canyon Ultimate CFR Di2. Es wiegt in der Rahmengröße M 6,39 Kilogramm. Sein Preis: 9999 Euro. Dass man im Rennrad-Sektor jedes Gramm weniger mit mindestens einem Euro mehr bezahlt, ist eine bereits alte, vereinfachende Faustformel. Doch leider ist einiges Wahres an ihr dran. Das günstigste Rad dieser Leichtgewichtskonkurrenz, das Storck Aernario.3 Comp, kostet 5999 Euro. Das schwerste Rad

13

MODELLE IM WINDKANAL

AERO

**SCHNELLER MIT
DERSELBEN LEISTUNG -
DER LABORTEST: ZEHN
AERO-RENNRÄDER,
EIN ALLROUNDER, EIN
RACE-GRAVELBIKE UND
EIN ZEITFAHRRAD IM
WINDKANAL GEMESSEN.**

DURCH BLICK



Text: Günther Proske **Fotos:** Gideon Heede, Cor Vos

Sonne, Staub, Insekten – eine Sonnenbrille ist eine Schutzschicht vor den Augen. Aber auch noch mehr. Für Viele ist sie auch ein modisches Statement. Die Größe muss passen, die Form, die Farbe und mehr. In unserem großen Vergleichstest spielt die Optik jedoch keine Rolle, sondern nur die Funktion. Hier geht es um Test-Parameter wie den Dauer-Tragekomfort, das Sichtfeld, die Gläser-Qualität, den UV-Schutz, das Gewicht, das Preis-Leistungs-Verhältnis und mehr. Fakt ist: Wer stundenlang bei hellem Sonnenlicht unterwegs ist, sollte unbedingt seine Augen schützen. Zu starkes UV-Licht kann der Grund für diverse Augenkrankungen sein. Alle Qualitäts-Sonnenbrillen – und hierzu gehören auch alle unsere Testmodelle – schützen effektiv vor schädlichen Sonnenstrahlen von bis zu 400 Nanometern Wellenlänge. Sie tragen deswegen oft die Bezeichnung UV400 oder „100 Prozent UV-Schutz“. Das europäische CE-Zeichen verpflichtet die Hersteller zudem dazu, ihre Brillen mit einem UV-Schutz bis 380 herzustellen. Die Sitz- beziehungsweise die Anpassungsoptionen: Niemand würde auf die Idee kommen, einen Helm auf den Markt zu

bringen, der nicht einstell- oder anpassbar ist. Bei Sportbrillen ist dies jedoch teilweise noch der Fall. Manche Modelle lassen sich nicht einstellen – entweder eine Brille passt oder man nimmt eine andere. Bei vielen Brillen dieses Testfelds lassen sich die Nasenstege anpassen. Diese sind entweder formbar, stufenweise einstellbar oder auszuwechseln. Alle drei Varianten funktionieren auf ihre Weise. Formbare Nasen-Pads justiert man am besten mit einer kleinen Flachzange, denn es genügt nicht, sie nur nach außen oder innen zu drücken. Mit der Zange dreht man sie in den richtigen Winkel. Einige Brillen weisen einen recht schmalen Nasenwinkel auf. In diesem Fall ist das schlichte Biegen nicht zielführend. Biegt man die Pads zu weit nach innen, kann dies Druckstellen am Nasenbein verursachen. An manchen Modellen sind auch die Bügel variabel. Man kann sie formen, verlängern oder wechseln. Gerade bei langen Bügeln ist das enorm wichtig, denn stehen diese waagrecht nach hinten, können sie mit vielen Helm-Modellen kollidieren. Wer die Brille in einem Fachgeschäft kauft, kann seinen Helm zum Anprobieren mitbringen.



16

SPORT-SONNENBRILLEN
IM TEST

BLICKFELD, KLARHEIT,
TRAGEKOMFORT, SCHUTZ,
GEWICHT UND MEHR:
SPORT-SONNENBRILLEN SIND FÜR
RADSPORTLER UNVERZICHTBAR.
16 AKTUELLE MODELLE IM TEST.

BESSEK ESSEN

SIE WAR PROFISPORTLERIN UND CHEFKÖCHIN DES TOP-TEAMS BORAHANS GROHE. IM INTERVIEW ERKLÄRT VERONIKA SIFLINGER-LUTZ, DASS „GUTE ERNÄHRUNG“ EINFACH IST. VON „SUPER FOODS“, FETTEN, PROTEINEN, VERZICHT UND GENUSS. EINBLICKE UND TIPPS.



DER DOMI NATOR

TADEJ POGAČAR GEWANN MIT DEM GIRO D'ITALIA SEINE DRITTE GRAND TOUR. ER DOMINIERT IM HOCHGEBIRGE, GEWANN EIN ZEITFAHREN UND FUHR SELBST BEI FLACHETAPPEN UM DEN SIEG MIT. EINE RENN-ANALYSE.

ich nicht zu sehr über das Limit hinausgehen musste. Ich habe mich daran gewöhnt, dass Medien und Konkurrenten immer wieder versuchen, uns zu unterminieren, indem sie sagen, dass wir keine gute Mannschaft haben. Aber wir beweisen immer wieder das Gegenteil", sagte der spätere Gesamtsieger bei der Pressekonferenz am ersten Ruhetag. Fünf Tage später war im zweiten Zeitfahren zwar der Italiener Filippo Ganna schneller als Pogačar, doch auf Martínez wuchs der Vorsprung um weitere 1:45 Minuten und auch Thomas verlor mehr als eine Minute auf den Slowenen. Zu diesem Zeitpunkt bereits nur zu viert im Rennen war das Team Visma-Lease a Bike. Insgesamt vier Fahrer mussten verletzungs- oder krankheitsbedingt aufgeben, zuletzt das belgische Top-Talent Cian Uijtdebroeks, der zu diesem Zeitpunkt das Weiße Trikot des besten Nachwuchsfahrers trug. Der 21-Jährige konnte aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr an den Start der 11. Etappe gehen. Mit seinem vierten Tagessieg in Livigno am Ende der 15. Etappe sorgte Pogačar schließlich für die endgültige Vorentscheidung. Doch auch danach, in der dritten Giro-Woche, beschränkte er sich nicht auf das Verteidigen seines Vorsprungs. Der Start der 16. Etappe musste aufgrund winterlicher Wetterbedingungen in Livigno und auf dem Umbrailpass kurzfristig nach Laas im Vinschgau vorverlegt und auf 118 Kilometer verkürzt werden. Der Sieger am Ende einer kalten und verregneten Etappe in Sankt Christina im Grödnertal: Tadej Pogačar. Einen Tag später nahm er bei der letzten Bergankunft auf dem Passo Brocon seinen Kontrahenten erneut Zeit ab. Den Tagessieg holte sich der Deutsche Georg Steinhauser vom US-amerikanischen Team EF Education-EasyPost. Bereits in Livigno

waren nur Pogačar und Nairo Quintana schneller als der 22-jährige Allgäuer. Mit seinem Etappensieg gelang ihm der größte Erfolg seiner Karriere. Sein Vorsprung im Ziel des 17. Tagesabschnitts auf den Zweitplatzierten Pogačar: eine Minute und 24 Sekunden. Zwei Tage später wurde Steinhauser in Sappada Dritter – und fuhr in der Bergwertung vorübergehend auf Rang zwei. Ein weiterer junger Fahrer, der den Giro d'Italia 2024 prägte: der Italiener Jonathan Milan vom Team Lidl-Trek. Der 23-Jährige gewann insgesamt drei Etappen und das Maglia Ciclamino, das Trikot des besten Sprinters. Tadej Pogačar gewann auch noch die 20., und damit seine sechste, Etappe. Am Ende betrug sein Vorsprung auf den Zweiten: 9:56 Minuten. Den ersten Teil seines Projekts „Giro-Tour-Double“ hat er damit in einer extrem dominanten Weise abgeschlossen. Wenn es ihm gelingt, seine Giro-Performance auch bei der Tour de France im Hochsommer zu zeigen, wird er dort wohl kaum zu schlagen sein. //

BERGAUF-LEISTUNG: WATT-WERTE

Fahrer:	Tadej Pogačar
Rennen:	15. Etappe Giro d'Italia
Anstieg:	Passo di Foscagno
Länge:	14,6 Kilometer
Ø-Steigung:	6,3 Prozent
Zeit:	35:30 Minuten
Relative Ø-Leistung:	6,1 Watt/Kilogramm
Maximale Leistung:	920 Watt

TOUR DE FRANCE
FEMMES

FINALE:

L'ALPE D'HUEZ

2024

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

1 3,8 Kilometer bergan, 1124 Höhenmeter, 21 Serpentinaen, 8,1 Prozent Durchschnittssteigung – das sind die Daten der wohl spektakulärsten Bergankunft in der Geschichte der „wiederbelebten“ Tour de France Femmes. Doch dieser Anstieg wird nicht durch Zahlen definiert, sondern durch die Mythen und Legenden, die ihn umwabern. Sein Name: L'Alpe d'Huez.

Die Straße beginnt in dem Ort Le Bourg-d'Oisans anzusteigen – mit zunächst rund zehn Prozent Steigung. Im Mittelteil beträgt die Steigungsrate dann etwa acht, im Verlauf des zehnten Kilometers fast elf Prozent. 1952 fand hier oben, auf 1850 Metern über dem Meer, zum ersten Mal eine Bergankunft der Tour de France statt, die der legendäre Fausto Coppi gewann. Seit einer langen Pause bis 1976 werden hier regelmäßig Rennen ausgetragen. In diesem Jahr wird die Etappe hinauf in den Ski-Tourismus-Retorten-Ort wohl das, im Wortsinn, „Highlight“ der Tour de France Femmes sein. Die Rundfahrt beginnt nur eine Woche nach dem Olympischen Straßenrennen von Paris – am Tag der Schlussfeier der Olympischen Sommerspiele. Die Tour de France der Frauen wurde einst von 1994 bis 2009 jährlich ausgetragen – doch dann nicht mehr weitergeführt. Erst 2022 wurde sie „wiederbelebt“. Mit Erfolg. Die Einschaltquoten, die Besetzung, die Relevanz: Alles war schon im ersten Jahr der Neu-Ausrichtung auf einem Top-Niveau. Der Start der Grande Boucle erfolgt diesmal in Rotterdam in den Niederlanden.

ER IST 19 JAHRE ALT - UND FÄHRT GEGEN DIE BESTEN PROFIS DER WELT: EMIL HERZOG WAR JUNIOREN-WELTMEISTER - NUN ETABLIERT ER SICH IN DER WORLD TOUR. EINBLICKE: TALENT UND TRAINING.



E
M
I
L

LEHR JAHRE

H
E
R
Z
O
G

MACH DICH STARTKLAR!

TOUR DE FRANCE AKTION

MINI-ABO

3 AUSGABEN FÜR NUR 12 €



50% KABATT AUF EINZELHEFT-KAUF

Anrede Herr Frau

Vorname, Name	Name der Bank
Straße, Hausnummer	IBAN
PLZ, Ort	BIC
E-Mail Adresse	Datum, Unterschrift X

Ja, ich bestelle RennRad

zum Aktionspreis von nur 12,- € im Inland (jeweils inkl. der gesetzlichen MwSt., Porto und Versand; die Mini-Aboaktion ist nicht im Ausland verfügbar). Das Abonnement umfasst drei Ausgaben inkl. Online Zugriff und geht danach in ein reguläres Flex-Abo über, das jederzeit kündbar ist. Dieses Angebot gilt bis zum 21. Juli 2024.

RennRad

Widerrufsrecht: Innerhalb von zwei Wochen nach Absenden meiner Bestellung kann ich diese ohne Begründung beim BVA BikeMedia Kundenservice, Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning in Textform (Brief oder Mail) widerrufen. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung. Ich erkläre mich mit der elektronischen Verarbeitung meiner personenbezogenen Daten zum Zwecke der Abonnementabwicklung einverstanden. Ich ermächtige die BVA BikeMedia GmbH, Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der BVA BikeMedia GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Gläubiger-Identifikationsnummer DE64ZZZ00002253873 (Zahlungsempfänger Gundlach Holding GmbH)
Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

PASSEIERTAL

BERG LEGENDEN

**TIMMELSJOCH, JAUFENPASS
UND MEHR: DIE REGION UM
DAS PASSEIERTAL BIETET
FAST UNENDLICHE PASS- UND
HÖHENMETER-OPTIONEN.
REPORTAGE & TOUREN-TIPPS.**



GRAVEL-EVENT

TOUR DE „ KÄRNTEN

Fotos: Peter Maier

Drei Etappen auf Schotter und rund 3000 Höhenmeter – das bietet die „Tour de Kärnten goes Gravel“ 2024. Das neue Etappenrennen findet in diesem Jahr vom 20. bis 22. September zum ersten Mal statt. Damit wechselt das Erfolgskonzept der Tour de Kärnten von der Straße ins Gelände. Von 2012 bis 2023 war die Tour de Kärnten eines der beliebtesten Etappenrennen für Hobbyfahrer. Es beinhaltete sechs Etappen, Bergankünfte, Zeitfahren, Sprints – und teils bis zu 2000 Höhenmeter am Tag. Die Gesamtdaten lagen in der Regel bei rund 500 Kilometern und etwa 8000 bis 9000 Höhenmetern. Die Tour de Kärnten war ein fester Bestandteil des internationalen Jedermannrennen-Kalenders. Nachdem für 2024 zunächst das Aus verkündet worden war, gab der Veranstalter nun bekannt, das Etappenrennen ins Gelände zu verlegen. Der Ausgangspunkt für jeden Tagesabschnitt ist die Gemeinde Weißensee am gleichnamigen See in Westkärnten. Der Weißensee am Fuß der Gailtaler Alpen liegt 930 Meter über dem Meeresspiegel und ist damit der höchstgelegene Badensee im österreichischen Bundesland Kärnten.

VORSCHAU

RENNRAD 8 | 2024

ERSCHEINUNGSTERMIN:

09. JULI



RADTEST: KOMFORT-RENNRÄDER

Schnell, komfortabel, robust und langstreckentauglich. 14 vielseitige Endurance-Rennräder von Trek, Specialized, BMC, Argon 18 & vielen mehr im Vergleichs-Test.



REPORTAGE & TRAINING: 6730 KILOMETER IN 18 TAGEN

EXTREM: 51.000 HÖHENMETER

Das Trans Am Bike Race ist eines der härtesten Extrem-Radrennen der Welt. Die Motivation & das Training des Siegers.



TRAUM-STRECKEN IN DEUTSCHLAND & ÖSTERREICH

TOUREN: NAHE TOP-STRECKEN

Natur, Ruhe, Anstiege und Top-Touren: Die schönsten Strecken in Deutschland und Österreich. Tipps, GPS-Daten & mehr.



SCHNELLER: ZEHN MODELLE IM WINDKANAL-TEST

AERO-TEST: GRAVEL-LAUFRÄDER

Luftwiderstände und Steifigkeitswerte – zehn Gravel-Laufradsätze von DT Swiss, Tune, Mavic und Co. im großen Vergleich.

Fotos: Gideon Heerde, Elisa Ramey, Christina Neubauer, Volker Buchholz



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

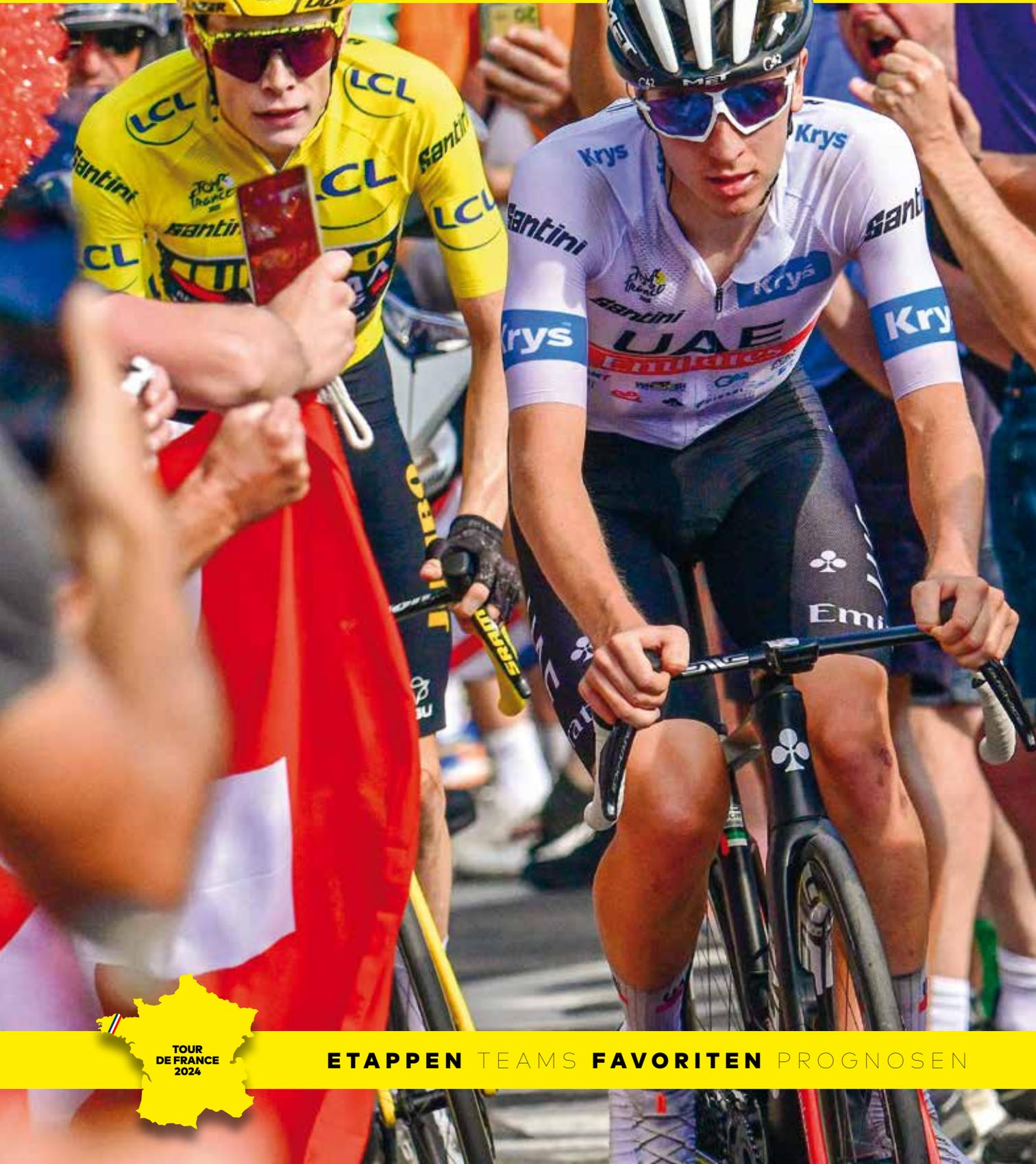


Abfahrten sind reine Nervensache. Nur haben meine Nerven von Anfang an gedacht: zur Hölle mit dir und deinen Radrennen.“

Tim Krabé – niederländischer Schriftsteller & Amateur-Radsportler

SONDERHEFT: **TOUR DE FRANCE**

RennRad



TOUR
DE FRANCE
2024

ETAPPEN TEAMS **FAVORITEN** PROGNOSEN

DIE ÜBER FAHRER

Die Gruppe der Favoriten fährt ruhig dahin, 35 Kilometer vor dem Ziel, durch eine leichte langgezogene Rechtskurve – da passiert es: die Tragödie, ein Massensturz. Plötzlich liegen etliche Fahrer auf und neben der Straße – einige von ihnen in einem betonierten Straßengraben. Es ist ein Sturz, wie er, leider, zum Radsport gehört. Doch in diesem Fall könnten seine Folgen extrem weitreichend sein. Denn zu den Betroffenen zählen: Jonas Vingegaard, Primož Roglič und Remco Evenepoel. Alle drei sind Top-Favoriten für die Tour de France. Der Sturz geschah während der vierten Etappe der Baskenlandrundfahrt auf dem Weg nach Legutio. Für Roglič war es der zweite Sturz im Verlauf der Rundfahrt. Nun „erwischte“ es ihn weniger heftig: Er zog sich Prellungen und Schürfwunden zu. Der belgische Zeitfahr-Weltmeister Evenepoel erlitt je einen Bruch des Schulterblattes und des Schlüsselbeins. Der zweimalige Tour-Sieger Vingegaard brach sich das Schlüsselbein und mehrere Rippen. Zusätzlich diagnostizierten die Ärzte

eine Lungenquetschung und einen Pneumothorax. Diese schweren Verletzungen bedeuten eine lange Trainingspause für den 27-jährigen Dänen. Natürlich wird dies einen massiven Einfluss auf den Verlauf der Tour de France haben. Im Vorjahr war es der andere Top-Favorit, Tadej Pogačar, der im Frühjahr während des Klassikers Lüttich-Bastogne-Lüttich schwer stürzte. Er brach sich das Kahnbein und musste sechs Wochen lang pausieren. Im April stieg er wieder in ein Aufbau-Training ein – unter anderem mit Rollen-Einheiten. Sein erstes Rennen fuhr er erst wieder bei der slowenischen Straßenmeisterschaft – zwei Monate nach dem Sturz.

Vorjahressieger & Verletzte

Im Vorjahr gingen vor der Tour alle von einem Duell „Vingegaard gegen Pogačar“ aus – und auch in dieser Saison sprach, vor dem Sturz des Dänen, viel für ein solches. Beide haben die Tour je zweimal gewonnen und beide starteten überlegend in die aktuelle Saison. Sie fuhren je in ihrer eigenen

GRAND DÉPART IN FLORENZ

ITA LIEN & DIE TOUR



TOUR
DE
FRANCE

DIE TEAMS

Fotos: Cor Vos

22 Mannschaften, 176 Fahrer, ein großes Ziel: das Podium in Paris. Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen die Teilnehmer der Tour de France 2024 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 grobe Typisierung vorgenommen:

A - ALLROUNDER

B - BERGFAHRER

K - KLASSEMENTFAHRER

P - PUNCHEUR

R - ROULEUR

S - SPINTER





Fotos: Cor Vos

TOUR DE FRANCE

Zum ersten Mal startet die Tour de France in Italien, genauer: in Florenz. Drei Tage gastiert die Tour-Karawane im Nachbarland. Insgesamt sind 21 Etappen zurückzulegen. Höhepunkte sind die Bergetappen in den Alpen und den Pyrenäen. Spannung verspricht auch das Finale, das erstmals nicht in Paris ausgetragen wird, sondern in Nizza. Wegen der Austragung der Olympischen Spiele in der französischen Hauptstadt weicht der Tour-Tross aus und lässt die Grand Boucle nach 3492 Kilometern am Mittelmeer mit einem Einzelzeitfahren enden. Auf den folgenden Seiten stellen wir die Highlights jeder Etappe vor sowie die Sprint- und Bergwertungen und die Übertragungszeiten im deutschen Fernsehen. Kurzfristige Änderungen sind möglich.



LE MAILLOT VERT

Noch tausend Meter bis ins Ziel – 65, 68, 70 km/h. Die Herzfrequenz steigt auf mehr als 190 Schläge. Dann: die 300-Meter-Marke. Jetzt schert der Vordermann aus – und der Sprinter muss die Arbeit seiner Team-Kollegen vollenden. Die Intensität: 100 Prozent. Er übernimmt die Führung, geht aus den Sattel, beugt sich tief über den Lenker, blickt kurz vor der Ziellinie nach links und rechts – und jubelt. Sprinter sind es gewohnt, ihre Kräfte bis zum Finale aufzusparen und dann in diese wenigen Sekunden alles zu investieren – und oftmals auch alles zu riskieren. Nicht selten sind sie auch eine besondere Spezies Mensch. So wie der Italiener Mario Cipollini – der zwölfwache Tour- und zweiundvierzigfache Giro-d'Italia-Etappengewinner.

Rekordsieger Peter Sagan

Der heute 57-Jährige beklebte sein Rad mit Pin-Up Girls, erschien als Julius Cäsar verkleidet zum Start und zahlte freiwillig Geldstrafen, wenn sein Rennanzug wieder nicht den Regeln entsprach. Auch der Brite Mark Cavendish – mit 34 Etappensiegen wie Eddy Merckx Rekordhalter der Tour – lieferte sich zahlreiche Duelle mit dem Gegner – auf, aber auch verbal abseits des Rades. Peter Sagan, der siebenmalige Rekordsieger des Grünen Trikots, gehört ebenfalls in diese Aufzählung. 2020 erhielt der dreimalige Weltmeister Punkteabzüge aufgrund gefährlicher Fahrweise im Sprint. Im Jahr 2017 schloss man ihn sogar ganz von der Tour aus, nachdem durch ihn Mark Cavendish am Ende der vierten Etappe schwer stürzte. Erst später stufte der Internatio-

nale Sportgerichtshof CAS den Ausschluss als unrechtmäßig ein. Sprinter – so heißt es – zeigen niemals Angst. Wer Angst hat, könne nicht mehr siegen. Neben dem Prestige, als Etappensieger in die Tour-Geschichte einzugehen, ist der Gewinn des Grünen Trikots das große Ziel eines jeden Sprinters. Das „Maillot Vert“, das Grüne Trikot, verliehen die Veranstalter erstmals 1953 – zum 50. Jubiläum der Tour de France. Sein erster Träger war der Schweizer Fritz Schär. Die grüne Farbgebung verdankt es dem damaligen Sponsor Pari Mutuel Urbain, einem führenden Anbieter von Pferdewetten in Europa – dessen Firmenlogo war ebenfalls grün. Bei Zwischensprints und im Etappen-Ziel sammeln die Fahrer je Punkte für die Sonderwertung Sprint. Derjenige, der am Ende der Tour die meisten Punkte eingefahren hat, ist der Sieger des Grünen Trikots. In der Tour-Historie gewannen es auch drei deutsche Fahrer. Rudi Altig trug es 1962, Olaf Ludwig 1990 und Erik Zabel gleich sechs Mal in Folge zwischen 1996 und 2001. Er war damit lange Zeit alleiniger Rekordhalter, bis der Slowake Peter Sagan ihn 2019 übertrumpfte. //

