

RennRad

TEST: STABILITÄT
**GRAVEL
LAUFRÄDER**
& AERODYNAMIK

TOP-TOUREN IN DER NÄHE

Traum-Strecken in Deutschland und Österreich – Berge & Tipps

Modelle von Abus, Giro, Lazer, Kask & Co.

TEST: LEICHTE RAD-HELME

15 Rennrad- & Gravel-Helme ab 100 Euro getestet – die Kauf Tipps

TRAINING: BERGE & TEMPO

Radmarathons, Zeitfahren & Co.: Fahrertypen, Stärken & Einheiten

ALPEN & GRIECHENLAND

Strecken- und Insider-Tipps: Ruhe, Natur, Meer & Pässe

HOBBYSPORT & LEISTUNG

Radmarathons, Gravel- und virtuelle Rennen: Trainingstipps



MEHR KOMFORT

RADTEST: 12 RÄDER FÜR DIE LANGSTRECKE VON BMC, TREK, SPECIALIZED & CO.





KOMFORT-RENNRÄDER, TOUREN & TRAINING

Moderne Rennräder werden tendenziell immer „komfortabler“ – und eröffnen damit Vielen neue Möglichkeiten. Gerade bei Langdistanzen bedeutet „mehr Komfort“ auch meist „mehr Leistung“. Wir haben diesmal zwölf vielseitige Endurance-Rennrad-Modelle von BMC, Canyon, Specialized und anderen ausgiebig getestet. Zudem haben wir Gravel-Laufräder im Rahmen aufwendiger Praxis-, Labor- und Windkanal-Tests miteinander verglichen. Dabei wurde deutlich, wie man durch aerodynamische Vorteile „Watt sparen“ und mit derselben Leistung schneller unterwegs sein kann. Alle Testergebnisse finden Sie auf den kommenden Seiten – genauso wie Tipps für die Form: Wo liegen die eigenen Stärken und Schwächen und wie kann man die einen weiter ausbauen und die anderen ausgleichen? Egal wie die eigenen Ziele lauten – ob Radmarathons, Straßenrennen, Kriterien, Gravel-Events, Zeitfahren oder Mehrtages-Touren: In diesem Magazin finden Sie Tipps für

alle Fahrertypen, etwa in Form konkreter Trainingseinheiten und Beispiel-Trainingsplänen für verschiedene Niveaus. Ein weiterer Schwerpunkt dieser RennRad-Ausgabe dreht sich um Höhenmeter, Training, Ruhe, Genuss, Erholen und Erleben – dazu stellen wir Top-Radsport-Regionen und Traum-Strecken in Deutschland, Österreich, Italien, Griechenland und Kroatien vor. Ein Fokus liegt dabei auf nahen Top-Touren in der eigenen Heimat. Unsere großen Reise-Artikel über nahe und fernere Ziele beschreiben Wälder, Strände, Natur, Kultur, Hügel, Berge, etliche Insider-Tipps und noch viel mehr. Oder kurz gesagt: Fast alles, was man sich als Radfahrer so häufig wünscht.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

7,08
KILOGRAMM

wiegt das Van Rysel EDR CF, das leichteste Rad des Testfeldes.
Den Radtest finden Sie ab der **Seite 40**.

ZAHL
DES
MONATS 2

2000
METER

über dem Meer, in Suldén, beginnt unsere Pässe-Tour durch die Südtiroler
Bergwelt. Die Reportage finden Sie ab der **Seite 110**.

26



Nahe Traum-Touren: Höhenmeter, Wälder, Seen, Natur & Einsamkeit – sechs Top-Rennrad-Regionen in Deutschland und Österreich

12



Laufräder: Der Labor-, Windkanal- und Praxistest – zehn Gravel-Modelle im Vergleich

92



Training & Intervalle: Lang- versus Kurzstrecke

38



Radtest: Komfort- und Marathon-Räder – zwölf Modelle ab 3799 Euro im Vergleich

Titelbild: Aurum
Ort: Spanien



INHALT

AUSGABE 8 | 2024



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 6

News, Termine, Leitartikel: weniger Bewegung, mehr Krankheiten, mehr Probleme, mehr Kosten. Einblicke

Training & Alltag: Radsport, Familie und Beruf 12

Einer der vielseitigsten Hobbyfahrer Deutschlands im großen Portrait. Plus: Trainingstipps für alle

Nahe Top-Touren: Deutschland & Österreich 24

Höhenmeter, Wälder, Seen, Natur & Einsamkeit: sechs Regionen für Radsportler. Geheimtipps & Strecken

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Gravel-Laufräder, Trends & mehr 36

Gravel-Laufräder von DT Swiss, Aurums neues Top-Modell Magma & Srams Update der Red AXS

Radtest: Komfort- & Marathon-Rennräder 38

Zwölf Endurance-Modelle ab 3799 Euro im Vergleich. Mit Rädern von Canyon, Specialized, Baldiso & Co.

Test: Rad-Helme ab 100 Euro im Vergleich 52

Passform, Schutz und Gewicht: 15 Helme für den Rennrad- und Gravel Einsatz im großen Vergleich

Schneller: Gravel-Laufräder im Windkanal-Test 62

Zehn Gravel-Laufradsätze im Labortest. Mit Modellen von Campagnolo, DT Swiss, Mavic, Tune und anderen

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 72

Studie: die optimale Proteinzufuhr für Athleten. Plus: Rezept – Essen wie die Red Bull-Bora-Hansgrohe-Profis

Training & Formaufbau: Lang- versus Kurzstrecke 74

Radmarathons, Ultracycling, Kriterien & Co.: das Training hängt von den Saisonzielen ab. Trainingspläne & -tipps

Radmarathon-Saison: Tipps für die Top-Form 84

Die meisten wichtigen Radmarathons finden im Sommer statt. Neue Trainingsideen eines Experten

PELTON

Vorschau: die Olympischen Spiele – Analyse 86

Wettkämpfe, Favoriten, Highlights, Kopfsteinpflaster und Anstiege: die Rennen der Olympischen Spiele

Historie: Olympia vor 60, 40 und 20 Jahren 90

Triumphe & Skandale: die Radsport-Höhepunkte der Olympischen Sommerspiele 1964, 1984 und 2000

REISE

Griechenland: Sonne, Berge, Ruhe & leere Straßen 98

Traumstrände, Einsamkeit, Natur, Kultur & Anstiege: die Peloponnes-Halbinsel bietet viel. Report & Touren-Tipps

Berg-Welt: Höhenmeter, Pässe und Natur 110

Urlaub und Training auf fast 2000 Metern Höhe: Sulden in Südtirol ist eine Top-Rennrad-Destination. Top-Touren

Impressum Seite 97

SIMON HAHNENBRUCH

MULTI-TALENT



GRAVEL
E-CYCLING
STRASSE

ERZGEBIRGE HARZ KRAICHGAU MÜHLVIERTEL SALZKAMMERGUT SPREEWALD



TRAUM

HÖHENMETER, BERGE, WÄLDER, SEEN, NATUR & EINSAMKEIT: SECHS TOP-RAD-REGIONEN IN DEUTSCHLAND UND ÖSTERREICH. GEHEIMTIPPS, TOUREN UND ANSTIEGE.



IN DEUTSCHLAND & ÖSTERREICH

TOUREN

Text: Silvio Pusch, Frederik Böna

Fotos: Kraichgau-Stromberg Tourismus e.V. – Geronimo Schmidt, Manuel Rohne, Sportograf, Pixabay

ENDU

12

MODELLE IM TEST

LANGSTRECKE KOMFORT AUSDAUER

RANCE

Text: L. Heigl, M. Porzner, D. Binnig, F. Böna, S. Pusch

Fotos: Gorewear

30 Millimeter – diese Zahl hat einen Symbolwert. Sie zeigt: Auf die Größe kommt es an. Oder vielmehr auf die Breite. Denn das Volumen der an einem Rennrad montierten Reifen trägt sehr viel zu dessen „Charakter“ bei, zum Fahrverhalten, zum Handling, zum Komfort. Breitere Reifen bedeuten in der Regel auch: mehr Dämpfung. Hier fand und findet im Rennrad-Markt eine enorme Evolution statt. Einst rollten Rennräder auf 19, dann auf 21, dann auf 23, dann auf 25 Millimeter breiten Pneus. Heute sind in vielen Markt-Kategorien 28er Modelle fast schon der Standard. In diesem Testfeld sind noch an einem einzigen Modell 25-Millimeter-Reifen montiert. An fünf Rädern sind 30-Millimeter-Pneus verbaut. Die breiteste Bereifung weist das Allroad-Modell Rondo Ratt CF2 auf. Die Breite der Pneus: 47 Millimeter.

Leichtigkeit & Komfort

Das leichteste Rad dieses Testfelds ist das Van Rysel EDR CF Ultegra Di2. Es wiegt in der Rahmengröße M 7,08 Kilogramm. Im Testverlauf punktete es unter anderem mit einem Top-Beschleunigungsverhalten, Steifigkeit und einer hochwertigen Ausstattung. Sein Preis: 4199 Euro. Es ist ganz klar am racisportiven Pol der Ausrichtungs-Range der zwölf Testmodelle angesiedelt. So wie etwa auch das Specialized S-Works Roubaix SL8. Mit seinem Gewicht von 7,28 Kilogramm und seiner sportiven Geometrie überzeugt es mit einer hohen Agilität – gleichzeitig bietet es aber auch extrem viel Komfort. Mitverantwortlich dafür ist die innovative Future-Shock-3.3-Federung. Damit bietet das S-Works einen sehr guten Kompromiss zwischen sportiven Fahreigenschaften und Dämpfungskomfort. Dämpfung, Endurance-Geometrie, Robustheit, Agilität, Laufruhe und mehr – darum geht es in der Endurance-Rennrad-Nische. In unserem Test und den daraus entwickelten Bewertungen legten

wir jedoch auch Wert auf andere, teils „konträre“ Faktoren wie etwa Leichtgewicht, Handling, Preis-Leistung und mehr. All dies wurde letztlich miteinander in Relation gesetzt. Das günstigste Rad in diesem Test ist das Rondo Ratt CF 2. Für 3799 Euro bietet es eine mechanische Shimano-GRX-Gruppe, eine maximale Reifenfreiheit von 50 Millimetern und mit seiner „TwinTip-Gabel“ zwei verschiedene Vorderachs-Positionen – und damit die Wahl zwischen zwei Geometrien. Der Hersteller nennt es „das erste Vario-Geometrie-Gravelbike der Welt“. Das Rondo fällt somit etwas aus der eigentlichen Test-Kategorie heraus und nimmt als voll offroad-taugliches Allroad-Rad mit einer 47-Millimeter-Bereifung eine Sonderstellung ein. Für manche Fahrertypen könnte es das eine Rad für alle Fälle sein. Denn: Gerade viele Langdistanz-Fahrer nutzen auch Gravel-Modelle – mit der entsprechenden Rennrad-Bereifung beziehungsweise einem zweiten Satz Laufräder – für längere Straßeneinsätze. Abstriche muss man beim Rondo bei den Parametern Agilität und Beschleunigung machen: Mit 9,71 Kilogramm ist es das schwerste Rad in diesem Vergleich. Zu der Kategorie Allroad-Modelle zählt auch das Falkenjagd Aristos GTS mit seinem Titan-Rahmen. Es erwies sich im Testverlauf als laufruhig, komfortorientiert und absolut langstreckentauglich. Seine Ausstattung mit einer mechanischen Campagnolo-Chorus-Gruppe und Shamal-Laufrädern des italienischen Herstellers ist ein Alleinstellungsmerkmal in diesem Testfeld. An vier der zwölf Testräder sind die Reifen schlauchlos, tubeless, montiert. Dies kann den Dämpfungskomfort noch weiter erhöhen, da diese Systeme je mit einem sehr geringen Luftdruck gefahren werden können. Unser Vergleich umfasst extrem unterschiedliche Räder aller Preisklassen für sehr verschiedene Fahrertypen, Einsatzgebiete und Untergründe – wer nach Vielseitigkeit und Komfort sucht, wird hier fündig. //



**LÄNGER UND KOMFORTABLER
FAHREN: ENDURANCE-RENNRÄDER
BIETEN MEHR DÄMPFUNG, MEHR
KOMFORT UND EINE TEILS ANDERE
AUSSTATTUNG. ZWÖLF VIELSEITIGE
LANGSTRECKEN-MODELLE AB 3799
EURO IM GROSSEN VERGLEICHSTEST.**

DAS LEICHTESTE RAD

Van Rysel EDR CF Ultegra Di2
Das Gewicht: 7,08 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD

Rondo Ratt CF2
Das Gewicht: 9,71 Kilogramm

DAS TEUERSTE RAD

S-Works Roubaix SL8
Der Preis: 14.000 Euro.

KOPF SCHUTZ



PASSFORM, SCHUTZ UND GEWICHT: 15 HELME FÜR DEN RENNRAD- UND GRAVELEINSATZ IM GROSSEN VERGLEICH.

Text: Günther Proske

Fotos: Gideon Heede, Leatt/Josh Becker, Jojo Harper, Rapha

Ein Fahrrad-Helm hat primär nur eine Funktion zu erfüllen: Er soll den Kopf seines Trägers schützen. Aktuelle Rennrad- beziehungsweise Gravel-Helme sollen aber noch mehr können: Sie müssen leicht, gut belüftet und komfortabel sein. Weitere wichtige Parameter sind die Passform, das Verschluss- und Verstellsystem, das Preis-Leistungs-Verhältnis, Zusatzfunktionen und mehr. Für diesen Vergleich testeten wir 15 Helme bis 180 Euro. Der leichteste Helm wiegt 209, der schwerste 371 Gramm. Das günstigste Modell kostet 100 Euro, das teuerste fast doppelt so viel. Welche Helme eignen sich für welche Ansprüche und Fahrer-typen? Was unterscheidet einen Rennrad- von einem Gravelhelm, was sind die Gemeinsamkeiten? Und: Gibt es eine Korrelation zwischen dem Preis, dem Gewicht und der Helm-Ausstattung?

Rennrad- versus Gravel-Helm

Grundsätzlich eignet sich ein Rennrad-Helm zum Graveln und ein Gravel-Helm zum Rennradfahren. Unterschiede finden sich zum Beispiel in den Ausstattungsdetails. So verfügen die Modelle von Rudy Project und Oakley über ein abnehmbares Visier – es bietet dem Fahrer einen zusätzlichen Schutz vor der Sonne, dem Regen und herabhängenden Zweigen und Ästen. Die Helmschalen einiger Gravel-Modelle sind im Nacken weiter heruntergezogen, um den Fahrer auch in diesem Bereich besser zu schützen. „Grundsätzlich,“ sagt etwa Torsten Mendel von Abus, „liegt bei Gravel-Helmen der Schwerpunkt eher auf Sicherheit als auf Belüftung.“ Verkürzt heißt das: Etwas mehr Material, etwas weniger Belüftungsöffnungen. Unser Praxistest zeigt jedoch: Pauschal lässt

sich dies nicht immer so sagen lassen. So besitzt Specializeds Gravel-Modell Search nur wenige Öffnungen – diese sind aber umso größer beziehungsweise voluminöser ausgeführt. Seine Ventilation erwies sich im Testverlauf als sehr gut. Dass Gravel-Helme ebenfalls nicht schwer sein müssen, beweist Abus mit dem Powerdome ACE – mit 209 Gramm in der Größe Medium ist er der leichteste Helm in diesem Vergleich. Mit primären Sicherheitsfeatures bezeichnet man alle Maßnahmen, die dazu dienen, den Fahrer vor den unmittelbaren Sturzfolgen zu schützen.

Der Faktor Sicherheit

Dazu gehören sowohl Konstruktionen, die den Kopf vor einem zu harten Aufprall bewahren sollen – wie eine Schale aus EPS-Schaum – als auch Zusatztechnologien wie die Systeme MIPS beziehungsweise KinetiCore. Jeder Helm verfügt über eine Oberschicht aus Kunststoff. Diese ist bei Qualitätshelmen mit der EPS-Schale per In-Molding-Verfahren fest miteinander verbunden. Im Falle eines Sturzes reduziert diese Schicht die Reibung am Boden und die damit einhergehenden Kräfte. Gleichzeitig bewirkt die Verbindung, dass sich die Oberschicht nicht vom Helm löst. Hochwertige Helme sind zudem nicht zuletzt aus Gründen der Optik auch am unteren Rand verbacken, auch wenn das einige Gramm Mehrgewicht kostet. Interne, skelettartige Strukturen aus hochfesten Kunst- oder Carbonfaserverbundstoffen können den Helm zusätzlich verstärken und stabilisieren. Das ist gerade dann sinnvoll, wenn er über sehr große und zahlreiche Belüftungsöffnungen verfügt. Acht der 15 Helme in diesem Testfeld verfügen über eine Version des Multi-Directional Impact Protection Systems – kurz MIPS. Das System wurde in Schweden durch den gleichnamigen Hersteller entwickelt. Das Prinzip: Beim Aufprall entstehen stets auch Rotationskräfte, die auf den Schädel und das darin gelagerte Gehirn einwirken. Durch eine von der Schale entkoppelte Zwischenschicht werden diese Rotationskräfte minimiert beziehungsweise reduziert. Die Modelle von Bell, Endura, Met, Oakley und Specialized verfügen über die Versionen MIPS Essential beziehungsweise Evolve Core – dies sind Kunststoffstreben, die an der Innenseite dem Muster der EPS-Schale folgen. Ekoki setzt beim Modell Gara auf MIPS Air Node – hier ist das System im Helmpolster integriert. Giro verwendet beim Syntax MIPS Integra – eine Zwischenschicht, die direkt in die Helmschale eingebracht ist. Lazer hat mit



SCHNELLER AUF SCHOTTER

10
GRAVEL
LAUFRÄDER

Text: Dipl.-Ing. Volker Buchholz
Technische Hochschule OWL Lemgo
Fotos: Dipl.-Ing. Volker Buchholz, Cor Vos,
Alberto Storti, Paul Masukowitz

3 27 Kilometer in neun Stunden, elf Minuten und 47 Sekunden – dies entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 35 Kilometern in der Stunde. Der Australier Lachlan Morton aus dem Team EF Education-EasyPost fuhr diese Rekordzeit weder mit einem Rennrad noch auf Asphalt, sondern mit einem Gravel-Bike über Schotter, Geröll und durch Matsch. Das „Life Time Unbound Gravel“ im US-Bundesstaat Kansas gilt als die inoffizielle Weltmeisterschaft für Gravel-Fahrer – die diesjährige Ausgabe war die schnellste aller Zeiten. Neben der Physis der Fahrer ist das „Material“ schon längst ein Siegfaktor bei den großen Gravel-Rennen. Morton fuhr beim Unbound ein aerooptimiertes Cannondale-Supersix-Evo-SE-Gravel-Rad mit 45 Millimeter hohen Vision-Laufrädern. Schneller Radfahren mit der gleichen Leistung – das ist das, was die meisten Radprofis und Hobbysportler wollen. Mit die beliebtesten „Tuningteile“ sind in diesem Zusammenhang: die Laufräder. Wir haben zehn verschiedene Laufradsätze im Labor und in der Praxis getestet. Um den Trend zu schnellen, aerodynamischen Hochprofil-Laufrädern abzubilden, haben wir alle Modelle im Windkanal unter realen Fahrbedingungen untersucht. Wir wollten wissen: Machen hohe Felgen auch Gravel-Bikes klar schneller? RennRad ist damit wohl das erste Medium, das Gravel-Laufräder auf ihre aerodynamischen Qualitäten hin umfassend untersucht.

Aerodynamik & Leichtgewicht

Es kann sich aus mehreren Gründen lohnen, ein serienmäßig ausgestattetes Gravel-Bike mit einem neuen Laufradsatz auszurüsten und in den meisten Fällen aufzuwerten. Noch vor einigen Jahren waren an den ersten Gravel-Rädern in der Regel stabile Rennrad-Laufradsätze mit Innenmaulweiten von 19 bis 21 Millimetern verbaut. Moderne Gravel-Laufräder weisen im Gegensatz dazu ein Felgeninnenmaß von 24 bis 25 Millimetern auf. Damit harmonieren sie besonders gut mit 40 Millimeter breiten profilierten Reifen oder 30er Slicks. Der Grund: Breitere Felgen erhöhen die effektive Breite der auf ihnen montierten Reifen und damit auch das Volumen. Im Ergebnis führt das zu einer größeren Aufstandsfläche, zu mehr Grip und Komfort. Gravelbikes im Preisbereich von 2500 bis 4000 Euro sind meist mit einem Carbon-Rahmen und einer hochwertigen mechanischen oder sogar elektronischen Schaltung ausgestattet. „Gespart“ wird dafür oft an den Laufrädern und den Anbauteilen wie dem Lenker, der Sattelstütze und dem Sattel. Serien-Laufräder wiegen oftmals zwischen 1900 bis 2100 Gramm – sie sind damit vergleichsweise schwer. Schon eine Gewichtsreduzierung um 200 Gramm kann sich deutlich bemerkbar machen – in der Beschleunigung, der Reaktivität und der Agilität. Die beiden leichtesten Test-Laufradsätze von Specialized und Leeze wiegen 1263 beziehungsweise 1363 Gramm. In der Relation zum schwersten Test-Modell, den DT Swiss GR 1600 Spline, ergibt sich ein Gewichtsvorteil von mehr als einem halben Kilogramm. Aktuelle Modelle weisen oft



TOP FORM FÜR DIE LANG- UND DIE KURZSTRECKE

HINTERGRUND: FAHRETTYPEN
UND TRAININGS-TIPPS
FÜR DIE LANG- UND
DIE KURZSTRECKE

sichtlich von Jahr zu Jahr. Das ist auch dem Umstand geschuldet, dass sich immer mehr Menschen mit dem Thema „effizientes Training“ auseinandersetzen. Das Geheimnis heißt: planvoll trainieren und regenerieren. Denn: Abhängig von der Art des Wettkampfs sind unterschiedliche physiologische Voraussetzungen nötig. Betrachtet man die Enden des Spektrums beim Rennradfahren – einen Bergfahrer neben einem Sprinter –, so erkennt man bereits an der Körperkonstitution die unterschiedlichen Anforderungen. Bergspezialisten sind im Normalfall dünner und leichter, ihr Oberschenkelumfang ist deutlich geringer. In der Physiologie unterscheiden sie sich vor allem in der Fähigkeit, Energie auf dem sogenannten glykolytischen Weg zu generieren. Dies bedeutet, dass die Energie innerhalb kürzester Zeit in großer Menge anaerob aus Kohlenhydraten generiert werden kann. Der

Sprinter ist ein Meister in der Erzeugung von Energie auf diesem Weg und bringt so oft Maximalleistungen jenseits der 1000-Watt-Marke aufs Pedal. Doch: Dieser Stoffwechsel für langdauernde hohe Belastungen bringt einen massiven Nachteil mit sich. Denn der Zucker liefert innerhalb dieses anaeroben Stoffwechselwegs nur einen Bruchteil an Energie – in der Relation dazu, wie er aerob, ergo mit genug zur Verfügung stehendem Sauerstoff liefern würde. Der Nachteil an diesem aeroben Weg wäre für den Sprinter, dass die Energie deutlich langsamer erzeugt würde und die extrem hohen Leistungen niemals möglich wären. Damit erklärt sich auch, dass der aerobe Weg vor allem Berg- und Radmarathonfahrern Vorteile bringt, da diese mit den vorhandenen, aber begrenzten, Zuckerspeichern viel mehr, und vor allem deutlich länger, Energie produzieren können.

COURSE CYCLISTE OLYMPIQUE



**ES SIND FÜR VIELE DIE
WICHTIGSTEN RENNEN
ÜBERHAUPT: JENE DER
OLYMPISCHEN SPIELE.
VORAUSBLICKE & ANALYSE**

Parkanlage nahe des Invalidendoms, einem historischen Ort. Hier liegt unter anderem Napoleon Bonaparte begraben. Nur ein paar Meter weiter auf der Brücke Pont Alexandre III liegt die Ziellinie. Dazwischen befinden sich der Place de la Bastille, die Bois de Vincennes und viele lange Geraden. Maximal zwei Zeitfahrer können pro Nation starten. Die männlichen deutschen Athleten haben sich aber nur für einen Startplatz qualifiziert. Auch im Straßenrennen dürfen nur zwei Männer im deutschen Trikot starten. Taktische Spielchen sind da kaum möglich – aber auch die anderen Nationen haben mit maximal vier Fahrern nicht sonderlich viele Möglichkeiten. Zu den Favoriten muss man vor allem die Klassiker-Spezialisten zählen, denn der wellig-kurvige Kurs mit seinen Kopfsteinpflasterabschnitten kommt ihnen entgegen. Somit sind die „üblichen Verdächtigen“ vorne zu erwarten: etwa Mathieu van der Poel und Wout van Aert, der Niederländer und der Belgier, die „ewigen Rivalen“, die seit den Nachwuchsklassen um die großen Siege kämpfen. Van der Poel plante zunächst, sowohl auf der Straße als auch im olympischen Mountainbikerennen anzutreten – doch in diesem Frühjahr gab er bekannt, sich auf das

Straßenrennen fokussieren zu wollen. Wout van Aert gehört auch im Zeitfahren zu den Favoriten – neben den Spezialisten Filippo Ganna, Joshua Tarling und dem amtierenden Weltmeister, seinem belgischen Landsmann Remco Evenepoel. Titelverteidiger ist der Slowene Primož Roglič, während sein Landsmann Tadej Pogačar – natürlich – bei jedem Rennen, bei dem er antritt, immer ein Top-Favorit ist. Die Spiele hat er zu einem seiner Saisonziele erklärt.

Favoriten & Team-Taktik

Demnach ist klar: Pogačar ist – auch wenn ihm die Strecke wenig entgegenkommt – der Mann, den es zu schlagen gilt. Er, van der Poel und Evenepoel werden während des Rennens unter ständiger Beobachtung stehen. Auch endschnelle Klassiker-Spezialisten wie der dänische Ex-Weltmeister Mads Pedersen zählen zu den Favoriten. Alle Nationen mussten bei der Nominierung berücksichtigen, dass sie nicht nur ausgewiesene Klassikerfahrer nominieren, sondern auch solche, die im Kampf gegen die Uhr bestehen können, denn die Nominierungsbestimmungen erlauben keinen Einzelstart in einer Disziplin. Von

TRIUMPH & SKANDALE





DIE OLYMPISCHEN SOMMERSPIELE IN PARIS SIND DER SPORTLICHE HÖHEPUNKT DES JAHRES. EIN RÜCKBLICK AUF DIE SPIELE VOR 60, 40 UND 20 JAHREN: RENNEN & ERFOLGE.

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



Vier Kilometer in drei Minuten und 42 Sekunden – mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 64,8 km/h: Das ist der aktuelle Weltrekord im „Vierer“. Die Mannschaftsverfolgung auf der Bahn galt lange als „Königsdisziplin“ des Radsports. Der Ablauf: Vier Fahrer reihen sich auf, finden sich nach dem Start, bilden eine Formation, lösen sich ab im Kampf gegen den Windwiderstand. Es geht dabei um Taktik, Pacing, Teamwork und extrem hohe Watt-Werte. Der „deutsche Vierer“ galt bei den großen Rad-Events – der WM und den Olympischen Spielen – jahrzehntelang als das „Flaggschiff“. Dies änderte sich erst ab den frühen 2000er-Jahren – davor waren Medaillen fast garantiert. Angesichts der bevorstehenden Olympischen Sommerspiele von Paris blicken wir von RennRad einmal zurück auf die Geschichte dieser besonderen Rad-Disziplin. Bis zu den Olympischen Spielen von Tokio im Jahr 1964 standen gerade einmal zwei olympische Goldmedaillen in der deutschen Olympiagerfolge-Bilanz. 1936 hatten Toni Merkens im Sprint und Ernst Ihbe und Carly Lorenz im Tandem Gold gewonnen. 28 Jahre lang sollte kein weiteres Edelmetall hinzukommen. Erst wieder 1964 galt der bundesdeutsche Vierer als ein Sieg-Favorit auf der Olympiabahn von Hachioji. Die BRD-Fahrer hatten sich in einem Auswahlverfahren gegen die Verfolger der DDR durchgesetzt: Damals mussten beide deutsche Staaten in einer Ost-West-Ausscheidung um den Startplatz fahren, denn nur eine deutsche Mannschaft war bei den Spielen zugelassen. Karl Link, der einzige heute noch lebende Olympiasieger aus dem Tokio-Vierer, erinnert sich: „Die Spiele selbst waren für uns gar nicht mehr so strapaziös, viel schlimmer war es zuvor bei den Ost-West-Ausscheidungen. Die erste haben wir gewonnen, die zweite verloren. Dann wurden wir in Paris Weltmeister, was aber immer noch nicht reichte. Es ging danach noch ein paarmal hin und her, aber schließlich haben wir uns durchgesetzt.“ Für Karl Link und seine Teamkollegen Lothar Claesges, Karl-Heinz Henrichs und Ernst Streng, damals alle 22 Jahre alt, begann das Abenteuer Olympia bereits auf dem Frankfurter Flughafen. „Der Flug nach Tokio war mein erster überhaupt“, erinnert sich Link. In der Lufthansa-Maschine wurden sie von einer Nichte Toni Merkens begrüßt,

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 2L. 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 2023.

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-Ab: 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 RadMarkt



Digitale EXTRA-Magazine



194 SEITEN



162 SEITEN



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



Delta tx



Die neue Trike-Klasse: urban, vielseitig, ergonomisch.

Das Delta tx ist der Lifestyle-Chopper für Jung & Alt mit überragender Ausstattung: millimetergenau justierbare Netzsitze, 4 Motorsysteme, jedes auch mit Automatikschaltung, 6 Gepäckaufnahmen, 3-fach teilbar zum Transport.

Fordern Sie Ihr kostenloses Sesselrad-Infopaket gleich an!



HP

VELOTECHNIK

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

M E E

SONNE & BERGE

**LEERE STRASSEN, TRAUMSTRÄNDE,
NATUR, KULTUR, HÜGEL UND BERGE -
GANZ IM SÜDEN EUROPAS: DIE
PELOPONNES-HALBINSEL IN
GRIECHENLAND BIETET
RENNRADFAHRERN EXTREM VIEL -
UND IST NOCH EIN GEHEIMTIPP.**



R

Text: David Binnig **Fotos:** George Magoylis

Unter uns ist das Meer, vor uns eine Wand – eine mit Aussicht, denn unser nächstes Ziel sehen wir schon von Weitem: ein kleines altes Dorf aus grauem Stein voll hoher Türme. Es liegt rund 200 Höhenmeter über uns, hinter der felsigen Kuppe des Berges. Versteckt, sodass es vom Meer aus nicht gesehen werden kann. Der Grund für diese Ortswahl: Piraten. Hier gibt es immer ein Unten und ein Oben, ein Am-Meer und ein Auf-dem-Berg. Dies ist ein Land der Kontraste – und der Einsamkeit, Natürlichkeit und Rauheit. Die meisten Verkehrsschilder sind von Gewehrschüssen durchlöchert. Der Asphalt ist teils sehr rau. Der Wind auch. Während wir auf das Dorf zufahren, sehen wir kein Auto, kein neues Haus, nichts, das aus der Moderne stammt, außer die Straße selbst. Und die haben wir für uns. Wir sind allein. In einer Welt, die jene von vor 400 Jahren sein könnte. Der Anstieg hinauf ist nicht lang, nur zwei, drei Kilometer, aber steil. Oben sehen wir: die Vergangenheit. Viele der aus geschichteten Steinen gebauten Häuser sind unbewohnt. Mehrere hohe Wehr- und Wohntürme dominieren das Dorfbild. Heute leben hier permanent noch 33 Menschen.

Natur & Kultur

Wir sind hier in der Mani, im Süden der Halbinsel Peloponnes – in der Nähe des zweitsüdlichsten Punktes des europäischen Festlands. Auf der Weltkarte gesehen liegt dieser Zipfel Erde südlicher als Tunis, die Hauptstadt Tunesiens in Nordafrika. Entsprechend warm ist jetzt Ende Mai: 27 bis 32 Grad Celsius. Doch der Wind sorgt meist für etwas Kühlung. Oberhalb des Dorfes machen wir eine Foto- und Trinkflaschenauffüll-Pause. Aufsitzen. Weiterfahren. Immer an der Küste entlang. Rechts unter uns glitzert das Wasser des Mittelmeers. An den Rändern der

RENNRAD-DESTINATION

BERG WELT

SULDEN IN SÜDTIROL

**URLAUB, TRAINING UND
ERLEBEN AUF FAST 2000
METERN ÜBER DEM MEER:
SULDEN IN SÜDTIROL BIETET
EXTREM VIEL. VOR ALLEM:
HÖHENMETER, NATUR, PÄSSE.**

Text: Sebastian Müller, David Binnig

Fotos: IDM Südtirol-Alto Adige/Harald Wisthaler

1 4 Prozent Steigung, auf 1600 Metern Höhe – dies ist das Finale einer langen Tour. Ich fahre bergauf, kurz vor meinem Ziel. Es ist ein besonderes. So wie auch die Straße, auf der ich gerade unterwegs bin. Sie führt durch eine kleine Gemeinde mit 3700 Einwohnern, deren Name bei fast jedem Rennradfahrer für Emotionen sorgt: Prad. Das Örtchen liegt in Südtirol, im Vinschgau, auf 915 Metern über dem Meer. Die Straße, die hier beginnt, hört erst 25 Kilometer und 1848 Höhenmeter später wieder damit auf anzusteigen. Am höchsten Punkt der höchsten Passstraße Italiens und der zweithöchsten der Alpen: am Gipfel des legendären Passo dello Stelvio, des Stilsfer Jochs. Dazwischen liegen flachere Abschnitte, Steilstücke mit bis zu 15 Prozent Steigung, 48 Serpentine, traumhafte Ausblicke und ein Dorf, Gomagoi, in dem eine schmale Straße nach links abzweigt. Ich habe diese Abzweigung genommen und bin seitdem alleine. Alleine auf dieser perfekt geteerten Straße inmitten einer hochalpinen Welt. Auch dieser Weg führt wieder bergauf. Zwei lange Anstiege habe ich heute schon hinter mir. Dies ist der dritte – und der letzte. Denn oben, fast am Ende der Straße, liegt mein Ziel: Sulden. Genauer: das Hotel Cristallo. Von dort aus geht es, auf

VORSCHAU

RENNRAD 9 | 2024

ERSCHEINUNGSTERMIN:

20. AUGUST

VORSCHAU
SCHWEIZ
2024



DIE STRASSEN-WM



TEST: MITTELKLASSE- VS. HIGH-END-RENNRÄDER

Top-Modell oder Mittelklasse – Gewicht, Handling, Aerodynamik, Performance und Preis-Leistung. Zehn Räder von Canyon, Rose, Focus, Merida & Co. im großen Vergleichstest.



ULTRA-LANGSTRECKEN: REKORDE & MENTALE STÄRKE **EXTREM: TRIATHLON & RADSPORT**

Alexandra Meixner ist 53, Hobbyathletin – und siebenfache Weltrekordhalterin über Ultra-Langstrecken. Portrait & Trainingstipps.



MIT MODELLEN VON GOREWEAR, CASTELLI, Q36.5 & CO. **TEST-SPEZIAL: REGENKLEIDUNG**

Robust, atmungsaktiv und wasserdicht: Rennrad- & Gravel-Jacken für schlechtes Wetter im Praxis-Test. Ergebnisse & Tipps.



GLOCKNERKÖNIG, TOUR DE KÄRNTEN & ANDERE **RADMARATHON-SPEZIALISTIN**

Janine Meyer gewinnt Etappenrennen und Radmarathons, darunter den Ötztaler – ihr Alltag, ihr Training und ihre Motivation.

Fotos: Gideon Heerde, Cor Vos, Sportograf, Stefan Meier



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

Der ideale Radrennfahrer ist derjenige, der allein am Ziel ankommt.“

Henri Desgrange – Journalist und Gründer der Tour de France