

# RennRad

38 SEITEN  
**TESTS**  
AKKULAMPEN & WINTERSCHUHE

## WINTER-TRAINING

Trainingspläne: Alternativ-, Kraft- und Rollen-Training

## TRAUMZIELE: PÄSSE

Paradiese für Radfahrer: Höhenmeter & Geheimtipps

## DAS SUPERTALENT

Vom Fußball aufs Rennrad: In 1,5 Jahren zum Weltmeister

Extrem-Radsport:

## 23.000 KILOMETER

Von Alaska nach Feuerland. In 84 Tagen zum Weltrekord

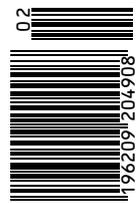
## SPANIEN: TOP-TOUREN

Berg-Radmarathon an der Costa Blanca & Strecken



RADTEST: LEICHT, AERO, INNOVATIV - TOPRÄDER VON BASSO, DE ROSA & CO.

# TRAUMRÄDER



DEUTSCHLAND € 4,90 · ÖSTERREICH € 5,60 · BENELUX € 5,80 · ITALIEN € 6,60 · GRIECHENLAND € 7,50 · SPANIEN € 6,60 · SCHWEIZ SFR 9,80 · ISSN 1120-4908



PHILIPPE GILBERT



ELIA VIVIANI



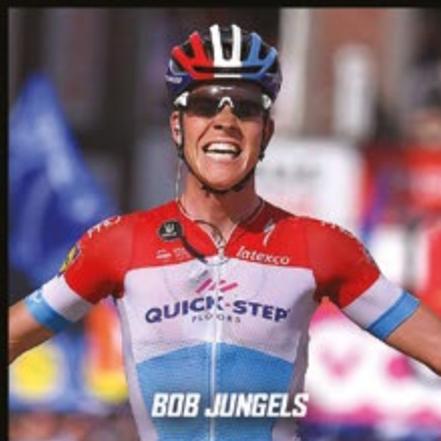
JULIAN ALAPHILIPPE



NIKI TERPSTRA



FERNANDO GAVIRIA



BOB JUNGELS



MAXIMILIAN SCHACHMANN



ENRIC MAS



YVES LAMPAERT

# DANKKE

FÜR DAS VERTRAUEN IN DIE **EKOI** SONNENBRILLEN



MIT 73 SIEGEN

DAS ERFOLGREICHSTE WORLD TOUR TEAM 2018

SHOP ONLINE

[WWW.EKOI.COM](http://www.ekoi.com)



## TRÄUME



David Binnig  
Chefredakteur

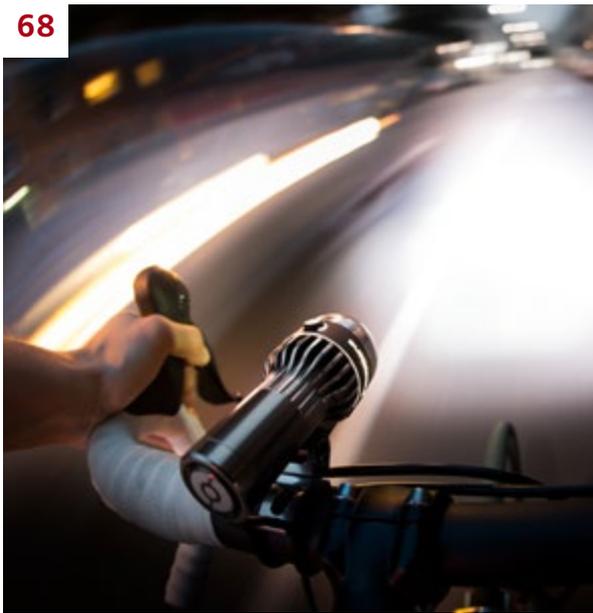
Darum geht es in diesem Magazin: Um Träume – und vor allem darum, wie man sie sich erfüllt. Michael Strassers Traum lautete: den amerikanischen Kontinent mit dem Rennrad durchqueren. So schnell wie noch niemand zuvor. In weniger als 99 Tagen, von Alaska nach Patagonien: 23.000 Kilometer, 185.000 Höhenmeter. Wie sein Traum wahr wurde und was er während dieses größten Abenteuers seines Lebens erlebte, schildern wir in einer großen Reportage. Noch mehr Inspiration geben wir mit unserer Auswahl an Traumzielen für Radfahrer: Orte, Regionen, Pässe, die für Rennradfahrer mit zu den schönsten Gebieten der Welt zählen. Die Herausforderungen bieten, Höhenmeter, Einsamkeit, unvergessliche Erlebnisse. Zur Kategorie „Träume“ zählen für die allermeisten von uns auch die Maschinen, die wir für den großen Radtest dieser RennRad ausgewählt haben: Traumräder. Die Besten der Besten. Leicht, schön, aerodynamisch, innovativ, exotisch. Die weiteren Schwerpunkte dieser Ausgabe sind weniger abgehoben – und stattdessen pragmatisch. Sie beantworten Fragen wie: Welche Winter-Radschuhe sind die besten, robustesten, die stärksten in Sachen Preis/Leistung? Welche Akkulampen sollte ich kaufen? Und wie kann ich den Winter nutzen, um mit wenig Zeitaufwand fitter zu werden – auf und abseits des Rades? All das haben wir mithilfe aufwendiger Tests und Recherchen beantwortet. Reportagen, Tests und Training. Das sind unsere Schwerpunkte. Von Rennradfahrern für Rennradfahrer. Für das Wecken, das Inspirieren von Träumen. Und für den Weg vom Traum zur Realität.

*David Binnig*

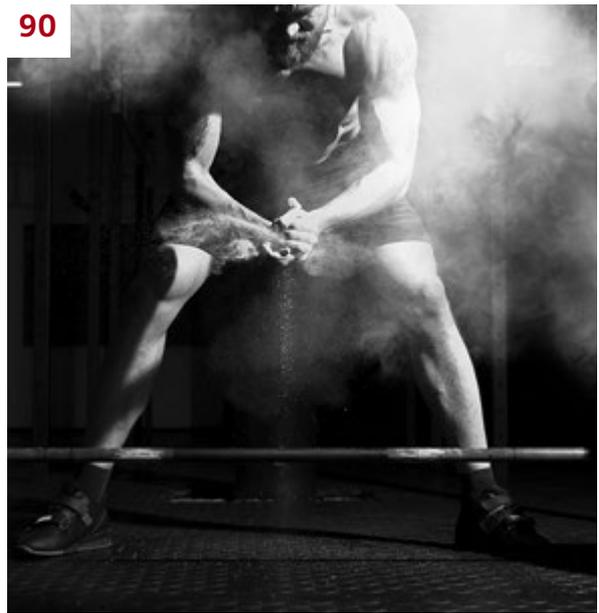
16



68



90



48



**Titelbild:** Jürgen Amann  
**Ort:** Jaufenpass, Italien



# INHALT

AUSGABE 1/2 | 2019

**TRAINING**  
**EFFIZIENTER**  
 MEHR LEISTUNG MIT  
 POLARIZED TRAINING  
 AB SEITE 88

## JEDERMANN

### **Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten** 10

Christoph Strassers 24-Stunden-Weltrekord, Leserbrief, Leitartikel, Umfrage: Powermeter verbieten?

### **Weltrekord: 23.000 Kilometer in 84 Tagen** 16

Von Alaska nach Patagonien: Training, Taktik und Ernährung von Extrem-Radsportler Michael Strasser

### **Reportage: Radmarathon-Geheimtipp** 28

Der Gran Fondo Alberto Contador an der Costa Blanca bietet viel: Berge, Meer, Wärme, Höhenmeter

### **Traumziele: Die längsten Pässe der Welt** 36

Neue, kaum bekannte Regionen für Rennradfahrer: Touren in Kolumbien, Taiwan, Norwegen, Rumänien

## TESTSTRECKE

### **Auftakt: Neuheiten und erste Tests** 44

News und erste Testeindrücke: Produkte von Gore, Canyon, 100%, Wizz, Tacx & mehr

### **Radtest: Sieben Traumräder** 48

Aero, leicht, elegant, exklusiv und innovativ: Räder, von denen viele Rennradfahrer träumen

### **Dauertest: Winter-Teile** 64

Schutzbleche, Brillen, Laufräder und Kleidung über mehrere Monate hinweg getestet

### **Vergleichstest: Akkulampen** 68

Was leisten die Frontleuchten der neuen Generation? 15 Akkulampen im Praxis- und Labortest

### **Kaufberatung: Winter-Schuhe im Test** 74

Für mehr Spaß im Winter – und gegen kalte Füße: 13 Paar Radschuhe für den Winter im Praxistest

### **Weihnachts-Spezial: Geschenkideen fürs Fest** 82

Sie wissen noch nicht, was Sie zu Weihnachten schenken sollen? Geschenk-Ideen für Radsportler

## TRAINING

### **Wissen: Das Erfolgsprinzip Polarized Training** 88

Neues aus der Wissenschaft: Lang und ruhig, kurz und hart. Schneller Rad fahren mit Polarized Training

### **Fit im Winter: Kraft- und Rollentraining** 90

Formaufbau und Saisonplanung: Einheiten, Tipps, Pläne und Ideen für ein effizientes Wintertraining

### **Mehr Leistung durch Alternativtraining** 96

Ob Treppenlaufen, Skilanglaufen oder Koordinationstraining: Tipps und Trainingspläne

### **Trainingsplan: Virtuelles Rollentraining** 102

Experten-Tipps eines Öztaler-Siegers. Plus: Trainingsplan für Hobbysportler

## PELOTON

### **News: Transfers & Termine** 108

Neuigkeiten aus dem Profi-Radsport. Plus: Teamwechsel & Renntermine im Winter

### **Jahrhunderttalent I: Der neue Eddy Merckx?** 110

Remco Evenepoel fährt erst seit 1,5 Jahren Radrennen. Dennoch gewinnt er fast immer

### **Tour de France: 100 Jahre Gelbes Trikot** 114

3460 Kilometer liegen zwischen dem Start in Brüssel und dem Finale der Tour 2019 in Paris

### **Jahrhunderttalent II: Laura Stigger** 116

Sie ist das vielleicht größte Talent, das der Frauenradsport je hervorbrachte. Ein Porträt

### **Porträt: Der deutsche Allrounder** 118

Noch steht Nico Denz im Schatten anderer Jung-Profis. Das könnte sich 2019 ändern

## REISE

### **Costa Blanca: Flucht in den Frühling** 122

Sonne, Berge, Meer: Viele Radprofis schätzen die Trainingsregion am Mittelmeer. Tipps & Touren

### **Berge zum Radfahren: Pas de Peyrol** 129

Er ist der höchste Straßenpass des Zentralmassivs. Hier bewegt man sich in einer felsigen Szenerie

### **Vorschau: Räder um 3000 Euro** 130

Sportlich, schnell, beliebt: Zehn Bestseller-Räder um 3000 Euro. Der nächste große Radtest

## BERG AM MEER

Die Côte d'Azur ist für Radsportler kein Geheimtipp – sondern ein ausgewiesenes Trainingsrevier. Hier gibt es ganzjährig milde Temperaturen, Strecken am Meer und durch die Ausläufer der Seealpen. Auch deshalb suchen sich traditionell viele Radprofis die Gegend um Nizza und Monaco als Wahlheimat aus. Die Wege zu den Anstiegen sind kurz. Der bekannteste ist wohl der Col de la Madone, der von Menton aus zu fahrende legendäre Trainingsberg vieler Profis. Unbekannter, aber für die Bewohner Nizzas näher ist der Col d'Èze. Direkt von der Stadt aus startet man Richtung Westen in den Anstieg. Seine Daten: 490 Höhenmeter, sieben Kilometer.

Foto: Matt Wragg







### 4900 HÖHENMETER IN DEN DOLOMITEN

Zum 25. Mal findet in diesem Jahr das Sportful Dolomiti Race statt. Es ist einer der härtesten Radmarathons der Alpen: Auf der Granfondo-Strecke mit 204 Kilometern müssen die Athleten 4900 Höhenmeter überwinden. Auf der kürzeren Runde sind es immerhin 3050 Höhenmeter bei 132 Kilometern. Start und Ziel ist in der Stadt Feltre in der venezianischen Provinz Belluno im Südosten der Dolomiten. Das Rennen führt über die Anstiege Cima Campo, Passo Manghen, Passo Rolle und Croce d'Aune. Höchster Punkt der Runde ist der Manghen-Pass mit 2047 Metern. Der Anstieg führt über 22,2 Kilometer und 1626 Höhenmeter. Dort entstand auch dieses Foto, das von einer Trainingsfahrt Anfang Oktober stammt. 2019 findet das Rennen am 16. Juni statt. Auf der Strecke des Sportful Dolomiti Race findet 2019 zudem die letzte, möglicherweise entscheidende, Bergetappe des Giro d'Italia statt.

Foto: Poci's



# JEDERMANN

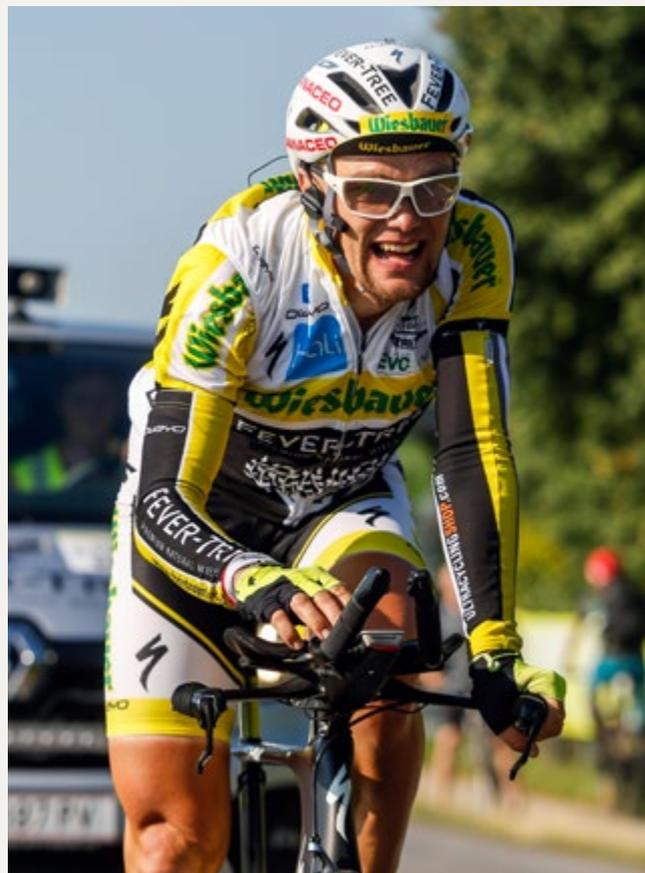


MENSCHEN | SZENE | GESCHICHTEN

## 913 KILOMETER IN 24 STUNDEN

EXTREM-RADSPORT: WELTREKORD FÜR CHRISTOPH STRASSER

Der Österreicher Christoph Strasser bleibt der unangefochtene Dominator des Ultra-Radsports. Bei der 24-Stunden-Weltmeisterschaft im Einzelzeitfahren in Borrego Springs (Kalifornien/USA) knackte der fünffache Race-Across-America-Sieger als erster Mensch auf dem Rennrad und ohne Windschatten innerhalb von einem Tag die 900-Kilometer-Marke. Seine 913,46 Kilometer gelten als neuer Weltrekord. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Rekords: 38,06 Kilometer pro Stunde. Während viele Teilnehmer der Weltmeisterschaften mit den hohen Temperaturen von weit über 30 Grad zu kämpfen hatten, setzte Strasser auf seine Routine: „Durch meine vielen Teilnahmen beim Race Across America weiß ich, wie man mit Hitze umgeht. Meine Taktik lautete daher, dass ich vom Start weg volles Risiko gehe. Ich habe in der kühleren Nacht ein hohes Tempo angeschlagen und versucht, viel Zeit herauszuholen.“ Bis zur finalen Runde wusste Strasser nicht, dass er auf Weltrekordkurs lag. Sein Radcomputer hielt der Hitze nicht stand. „Ich hatte deshalb keine exakten Daten. Erst auf der letzten kleinen Schlussrunde schrie mir ein Betreuer zu, dass ich die 900-Kilometer-Marke schaffen kann.“ Vor zwei Jahren krönte sich Christoph Strasser schon einmal zum Weltmeister im 24-Stunden-Einzelzeitfahren. Diesen Triumph konnte der Steirer nun wiederholen. Mit dem Sieg beim Race Across America 2018 und dem Österreichischen Meistertitel im Ultra-Radsport schloss Christoph Strasser mit dem Weltmeistertitel nun seine extrem erfolgreiche Saison 2018 ab. RennRad gewährte er exklusive Einblicke in seine Trainingssteuerung und seine Leistungsdaten. Den kompletten Artikel dazu lesen Sie unter: [www.radsport-rennrad.de/training](http://www.radsport-rennrad.de/training)



## ALS HOBBYFAHRER BEI LIZENZRENNEN STARTEN?

LIZENZ-REFORM: GRAVIERENDE ÄNDERUNGEN 2019

Zum 1. Januar 2019 tritt die neue Lizenzreform des Bundes Deutscher Radfahrer (BDR) in Kraft. Während im Frauenbereich alles beim Alten bleibt, ändert sich im Herrenbereich Grundsätzliches: Statt der gewohnten Einteilung in A-, B- und C-Klasse wird es nur noch zwei Lizenzklassen geben: Elite-Amateure und Amateure. Die Zuteilung erfolgt über die rad-net-Rangliste. Die ersten 500 der Rangliste zählen zur Klasse Elite-Amateure. Dazu kommen die ersten 30 der Masterrangliste und die 50 besten Junioren aus der Vor-Saison. Zusätzlich werden alle Radbundesliga-Starter automatisch der Elite-Amateurklasse zugeteilt. Zweimal im Jahr wird ein Wechsel zwischen den Klassen ermöglicht. Die bisherige C-Klasse wird de facto durch die Klasse Amateure ersetzt und soll als Einstiegsklasse wohl bisherige Hobby- und Jedermannfahrer anlocken. Dabei können auch Fahrer ohne Vereinszugehörigkeit an den Rennen teilnehmen, sofern sie eine Tageslizenz vor Ort lösen. Für Jedermannrennen gilt: Elite-Amateure und Amateure sind zugelassen, sofern sich der Veranstalter nicht explizit dagegen ausspricht. Durch die Reform soll der Einstieg in den Lizenzsport erleichtert werden. Der BDR erhofft sich, damit gegen das Schrumpfen der Starterfelder angehen zu können.



**Staus, Kosten, Umweltschutz – es gibt viele Gründe dafür, an nachhaltigen Verkehrskonzepten zu arbeiten. Doch in Deutschland verschläft man die Zukunft.**

Die deutschen Großstädte wachsen. Doch ihre Verkehrskonzepte sind veraltet. Sie stammen aus den 1960er- und 1970er-Jahren. Abgase, Lärm, Staus und steigende Einwohnerzahlen haben die Städte verändert. Aktuell steht der Streit um Fahrverbote für Diesel-Autos sinnbildlich für eine Problematik: Die Politik macht erstmal nichts – bis es zu spät ist. Genau das geschah im Fall „Diesel“ beziehungsweise „Grenzwerte“: nichts. Mit dem Ergebnis, das nun – trotz

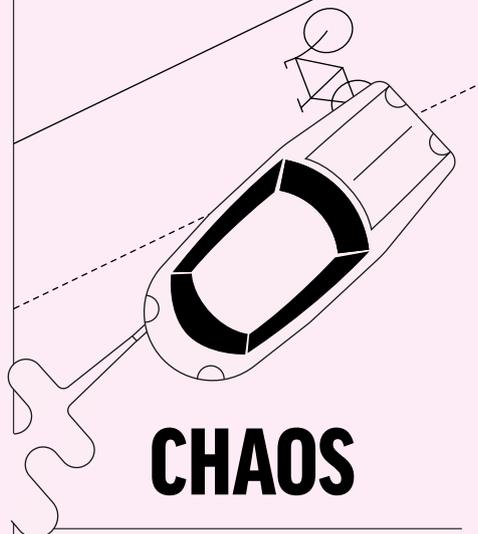
## „Diesel-Debatte“

umstrittener Grenzwerte und Messstationen – eine „Quasi-Enteignung“ von Diesel-PKW-Besitzern stattfindet, da sie einen massiven Wertverlust ihrer Autos hinnehmen müssen. Welche langfristigen Konsequenzen diese Politik auf das Rückgrat der nationalen Wirtschaft, die Autoindustrie und ihre Zulieferer hat, bleibt abzuwarten. Dass die Sinnhaftigkeit des Grenzwertes von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid je Kubikmeter Luft an Straßen, im Freien, wissenschaftlich hinterfragt werden könnte, legt schon die Relation zu einer anderen Zahl nahe: In geschlossenen Produktionsstätten darf der Wert fast 20 Mal höher sein. 950 Mikrogramm – denen dort arbeitende Menschen acht Stunden täglich ausgesetzt sind. Und: Wenn nun mehr Benziner als Diesel-PKW verkauft werden, wird der Ausstoß von Feinstaub und CO<sub>2</sub> stark steigen. Doch wie bei der bislang mehr als 500 Milliarden Euro teuren „Energiewende“ – CO<sub>2</sub>-Einsparung seither in Tonnen: null – geht Deutschland einen ineffizienten, extrem teuren Sonderweg. Laut der EU-Statistikbehörde Eurostat zahlten die deutschen Privathaushalte 2017 erstmals die höchsten Strompreise der EU. Über 40 Prozent mehr als Franzosen, fast drei Mal so viel wie Niederländer. Während einfache, günstige und wissenschaftlich unumstrittene Umweltschutzmaßnahmen

## LEITARTIKEL

von Daniel Götz & David Binnig

# VERKEHRS



zur Verfügung stünden, aber nicht umgesetzt werden. In Sachen „Nachhaltiger Verkehr“ produziert die Politik seit Jahren nicht viel – außer viel heiße Luft. Im Vorjahr sah der Bund ein Investitionsvolumen von 130 Millionen Euro für den Radverkehr vor. Zum Vergleich: In den Niederlanden investiert allein die 340.000-Einwohner-Stadt Utrecht 132 Euro pro Einwohner in die Radinfrastruktur – rund 45 Millionen Euro jährlich. Mit durchschlagendem Erfolg: Rund 60 Prozent der Wege im Zentrum Utrechts legen die Menschen mit dem Fahrrad zurück. In der gesamten Region inklusive Umland sind es 25 Prozent. Im Vergleich dazu weist Berlin eine Quote von nur 13 Prozent auf. Für Utrecht rechnet sich diese Investition auch finanziell. Zudem ist man mit diesem Verkehrskonzept auch ein weiteres der großen Probleme, die viele Städte teilen, angegangen. Dieses lautet: Platz. Schon deshalb, aus Platzgründen, muss ein großer Teil der städtischen Mobilität von morgen vom öffentlichen Nahverkehr bestimmt werden. Und von einem weiteren Nahverkehrsmittel der Zukunft: dem Fahrrad. Von Rennrädern,

E-Bikes, Lasten-, Trekking-, City- oder Gravelrädern. Das platzsparende, emissionsfreie Verkehrsmittel der Zukunft für Großstädte existiert bereits. Was Deutschland bislang fehlt, ist eine Infrastruktur, die dem enormen Potential der zukunftsträchtigen Verkehrsmittel auch nur ansatzweise gerecht wird. Der Anteil des öffentlichen Nah- am Gesamtverkehr liegt in deutschen Metropolen schon jetzt bei 32 Prozent. Der Anteil des Radverkehrs in Großstädten hat sich seit 2001 verdoppelt. Nicht wegen einer guten Rad-Infrastruktur – sondern trotz einer schlechten. Dabei sind die Rezepte für riesige Fortschritte in diesem Bereich so einfach. Sie liegen quasi vor der Haustüre: Man könnte sich einfach an dem extremen Erfolg der Verkehrswenden etlicher Kommunen in den Niederlanden oder in den skandinavischen Ländern orientieren.

## Nahverkehr

Die Rezepte lauten etwa: vom motorisierten Verkehr getrennte Radwege, angepasste Ampelschaltungen, Rad-schnellwege, eine politische und mediale Wertschätzung für Radfahrer. Dass sich solche Maßnahmen, abseits der unstrittigen positiven Umwelt-, der gesundheitlichen, der Sicherheits- und der Platzvorteile auch rein finanziell rechnen, zeigen unzählige Studien. Weitere genaue Zahlen dazu werden wir in einer der folgenden Ausgaben liefern. Warum folgt man in Deutschland diesen erfolgreichen Beispielen nicht? Aus mangelnder Kompetenz oder aus mangelndem politischen Willen? Apropos mangelnde Kompetenz: Kommen wir zu einem weiteren potenziellen Verkehrsmittel der Zukunft. Der Bahn. Der Quasi-Monopolist steht bei vielen (potenziellen) Kunden inzwischen für: Verspätungen, Zugausfälle, ein marodes Schienennetz, hohe Preise. Die Baustellen der Bahn sind groß, ihre Investitionen sehr gering. Pro Kopf flossen im Jahr 2016 64 Euro in die Schieneninfrastruktur. In Schweden sind die Pro-Kopf-Ausgaben rund drei Mal höher, in der Schweiz liegen sie bei 378 Euro – rund sechs Mal mehr. Mit 33.380 Kilometern Betriebslänge, Stand 2016, verfügt die Bundesrepublik zwar über



das längste Schienennetz innerhalb der Europäischen Union. Vor der Bahnreform im Jahr 1994 waren es allerdings noch 44.600 Kilometer. Die Größe des Netzes hat abgenommen, während die Verkehrsleistung im Personenverkehr um über 40 Prozent gewachsen ist. Dass eine immer enger werdende Taktung bei immer älter werdenden Schienen auf Dauer nicht gut gehen kann, sollte jedem klar sein. Schon jetzt kämpft die Bahn mit der Behebung vieler Mängel. 2012 traten laut dem Verein „Allianz Pro Schiene“ 200.000 Störungen im deutschen Bahnnetz auf. Die sogenannte Störbestehenszeit betrug im gleichen Jahr 8,3 Millionen Minuten. Während im gesamten Jahr 2017 die Zahl der eingereichten Beschwerdeformulare bei 1,5 Millionen lag, hatte die Deutsche Bahn laut eigenen Angaben im ersten Halbjahr 2018 allein schon eine Million Anträge registriert. Der Schienenverkehr weist ebenso einen krassen Investitionsmangel auf wie der Radverkehr. Der Gipfel dieser Entwicklung wurde nun im Haushaltsplan des Bundes für 2019 erreicht, denn: Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur sollen sinken. Um 50 Millionen Euro im Vergleich zu 2018. Um 100 Millionen Euro im Vergleich zu 2017 – so die „Allianz Pro Schiene“. Die Gesamtinvestitionen ins Schienennetz sollen um nur vier Prozent steigen. Während die für den Neu- und

Ausbau der Bundesfernstraßen um 45 Prozent wachsen. Die Vierprozent-Steigerung bei der Schiene gleiche demnach nicht einmal die Baupreissteigerungen aus. Und das trotz Rekordeinnahmen und –Ausgaben des Bundes. Trotz der fehlenden Entlastung der Steuerzahler, denen laut Steuerzahlerbund von jedem verdienten Euro nur 45,7 Cent bleiben. Man investiert rein kurzfristig, in den Sozialetat und verteilt Wahlgeschenke – notwendige Investitionen in die Zukunft, in den Erhalt des Wohlstandes, bleiben aus.

## Mehr Radwege

Wie soll das Stau-Problem in Städten gelöst werden? Was kann gegen schlechte Luft, Bewegungsmangel, innerstädtischen Platzmangel und die zunehmende Verfettung der Bevölkerung unternommen werden? Das Fahrrad als Verkehrsmittel zu stärken, wäre zumindest einer von mehreren Lösungsansätzen. Jedes Auto weniger auf den Straßen der Großstädte wäre eine Entlastung – für die Stadt, für deren Haushalt, für die Lebensqualität und für die Umwelt. Städte wie Paris oder London haben dies begriffen. Sie wollen in den nächsten fünf Jahren 500 Millionen Euro (Paris) beziehungsweise eine Milliarde Euro in zehn

Jahren (London) in den Radverkehr investieren. Werden in Deutschland hingegen Pläne für Radschnellwege vorgelegt, wie etwa der von der Münchner Innenstadt in Richtung des nördlich gelegenen Garching, brandet häufig Protest auf. Der Streitpunkt in diesem Fall: Für die schnellste Rad-Route müssten rund 900 PKW-Parkplätze weichen. Als Rad-Pendler kann man nur weiter neidisch in die Nachbarländer blicken: In den Niederlanden gibt es zweimal so viele Räder wie Autos. In Utrecht werden 43 Prozent aller Fahrten unter 7,5 Kilometern Länge mit dem Rad zurückgelegt. In Deutschland fahren gerade einmal 23 Prozent der Pendler Kurzstrecken mit dem Rad. Während man in Utrecht im Jahr 2017 ein Parkhaus für 12.500 Fahrräder eröffnete, stritt man 2018 in München über den Verlust von Auto-Parkplätzen. Der Ausbau von Radwegen und der des Öffentlichen Nahverkehrs müssen Hand in Hand gehen. Das Potenzial ist riesig. Es muss nur gehoben werden. Oder eher: Man muss es heben wollen. //



# LESERBRIEF

THEMA: REPORT ZU 24-STUNDEN-RENNEN

Liebe RennRad-Redaktion, mit Interesse habe ich den Artikel über den 24-Stunden-Fahrer und seine außergewöhnlichen Leistungen im Radsport gelesen. Jedoch hätte ich mir eine kritischere Distanz zu diesen Leistungen gewünscht, da der Fahrer – wie er selber in dem Artikel äußert – an einer Sportsucht leidet. Es wird leider zu keiner Zeit auf diesen Zusammenhang aufmerksam gemacht. Das Thema Sportsucht unter den Tisch fallen zu lassen, glorifiziert in meinen Augen solche Leistungen nur noch. Dass sich tausende Menschen ihre Gesundheit und ihr Sozialleben runieren, wird verharmlost. Dabei hätte eine kurze Information zum Thema Sucht im Sport und ein kurzer Verweis auf psychologische Beratungsstellen ausgereicht, um für das Thema zu sensibilisieren und diesen „Hobby-Radsport“ richtig einzuordnen. Schade! Viele Grüße, Markus Lohmeier

**Die Antwort aus der Redaktion:** Lieber Herr Lohmeier, Sie haben natürlich Recht damit, dass das Thema Sportsucht ein wichtiges ist. Wir haben in der Redaktion lange darüber diskutiert, uns am Ende aber dafür entschieden, den Artikel und den Protagonisten für sich wirken zu lassen. Hätte er nicht solche selbstkritischen Aussagen getroffen, hätten wir den Fakt, dass es sich um eine krankhafte Sucht handelt, mit einem Kommentar zu dem Thema betont. So hat das der Portraitierte selbst getan. In der journalistischen Form des Portraits steht es dem Autor (wenn er sich an die Regeln hält) nicht zu, zu werten oder zu verurteilen. Der Artikel war so neutral und objektiv wie möglich. So dass sich jeder Leser selbst sein Urteil bilden kann. Weitere Zuschriften zeigen, dass der Artikel eher nicht glorifizierend wirkte. Das Thema Sportsucht halten wir für sehr wichtig. Wir werden zukünftig verstärkt auf diese Gefahr hinweisen. Viele Grüße aus der Redaktion

## THEMA: MEHR DOPINGKONTROLLEN?

Sehr geehrte Redaktion,

auch Ihr Magazin macht Radsportler, die Radmarathons gewinnen und noch am Tag des Sieges mit Dopingverdächtigungen überschüttet werden, zu Stars. Bei solchen Radtouristikveranstaltungen geht es aber nicht um die Sieger, sondern um die tausenden anderen Finisher, für die es doch völlig unerheblich ist, ob die drei, die auf dem Stockerl stehen, etwas eingeworfen haben oder nicht. Warum scheint es vielen so wichtig zu sein, ob andere unerlaubte Mittel zu Hilfe nehmen? Wer Dopingkontrollen bei RTFs fordert, sollte sich auch im Klaren darüber sein, welche Konsequenzen das für den Einzelnen hat. Jeder Finisher, also auch der 2574. Platz beim Öztaler Radmarathon, muss dann wissen, ob die Medikamente, die er gegen sein Asthma oder den Bluthochdruck braucht, auf der Verbotliste stehen und ob die Nahrungsergänzungsmittel, die er täglich zu sich nimmt, eventuell verunreinigt sein könnten. Andernfalls könnte eine positive Probe nicht nur sein Image als Freizeitsportler zerstören, sondern auch hohe Kosten für das Öffnen der B-Probe oder sogar weitere Konsequenzen von Arbeitgeber oder Krankenversicherung nach sich ziehen. Er müsste also eine Ausnahmegenehmigung beantragen oder die Teilnahme sein lassen. Wer bei Amateurrennen vorne mitfahren und möglichst faire Bedingungen vorfinden möchte, der kann auch einfach eine Lizenz lösen und sich damit den Antidopingbestimmungen der NADA unterwerfen. Damit könnte er jederzeit (auch bei RTFs) von der NADA kontrolliert werden und gilt, solange er nicht positiv getestet wurde, als sauberer Sportler. Zumindest theoretisch, denn eine Garantie für eine betrugsfreie Sportwelt gibt es ohnehin nie. Viele Grüße, Dr. Wolfgang Steinbach

 **Sollten auch Sie Kritik oder Anregungen zur RennRad haben, dann schreiben Sie uns: [kontakt@bva-bikemedia.de](mailto:kontakt@bva-bikemedia.de) \***

## DIE LESER-UMFRAGE

SOLLTEN POWERMETER IN PROFI-RENNEN VERBOTEN WERDEN?

**Nein, zum modernen Radsport gehört die Leistungsmessung – auch im Rennen.**

**33%**

**Das ist egal, denn Rennverlauf und Fahrweise würden sich nicht merklich verändern.**

**17%**

**60%** Der Teilnehmer zu diesem Thema äußerten, dass primär ein anderes technisches Hilfsmittel verboten werden sollte: **Funkgeräte.** Denn diese nähmen den Radrennen die Spannung. Diskutieren Sie zukünftig mit: auf unserer Facebook-Seite.

**50%**

**Ja, denn dadurch werden die Rennen deutlich spannender.**

Carbon Racebar RB-6 Classic  
in 3 Breiten | ab 240 g

199 €



Carbon Racebar RB-6 Aero  
in 3 Breiten | ab 194 g

199 €



Carbon Vorbau ST-06  
in 5 Längen (90-130 mm) | ab 117 g

199 €



Carbon Sattelstütze SP-6  
Länge 400 mm | ø 27,2 mm | 246 g

129 €



Vollcarbon Laufradsatz C55UD  
Höhe 55 mm | 1630 g

1.199 €



Hybrid Laufradsatz CA55UD  
Höhe 55 mm | 1780 g

799 € anstatt 1199 €



-400 €



## DIE NEUE GENERATION UNSERER ENGAGE CARBON-KOMPONENTEN!

Mehr Infos findest Du in einem unserer Stores oder  
unter [www.benobikes.de](http://www.benobikes.de).

Preise inkl. MwSt., zzgl. Versand

Folge uns auf  

# BIS

# DER



# ANS ENDE WELT

22.642 Kilometer und 168.504 Höhenmeter. Amerika von Nord nach Süd. Von Alaska nach Patagonien. In 84 Tagen, elf Stunden und 50 Minuten. Das sind die Zahlen zu Michael Strassers Weltrekord. Training, Pacing & Ernährung eines außergewöhnlichen Extrem-Radsportlers.

**Text:** Daniel Götz **Fotos:** Chris Wisser, Samuel Renner, Markus Frühmann