

7  
2025

# 48 SEITEN EXTRA: ALLES ZUR TOUR DE FRANCE

STRECKEN - FAHRER - RÄDER

## NAH & GUT: HEIMAT-TOUREN

Geheim-Tipps in Deutschland:  
Mittelgebirge & Traumstrecken

Modelle von SQlab, Fizik, Selle Italia & Co.

## TEST-SPEZIAL: SÄTTEL

Top-Rennrad-Sättel ab 49 Euro:  
Material, Gewicht und Komfort

## TIPPS: MÜNCHEN & ALPEN

Top-Routen und Bikepacking in  
Oberbayern: Event & Abenteuer

## ÖSTERREICH & DÄNEMARK

Berge & Pässe oder Meer und  
Wind: Region- & Strecken-Tipps

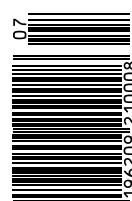
## RADMARATHON-TRAINING

Wege zur Top-Form: Einheiten  
Tipps & Trainings-Pläne für alle



# BESTSELLER

RADTEST: 11 RÄDER UM 4000 EURO - VON CANYON, GIANT, VAN RYSEL & CO.



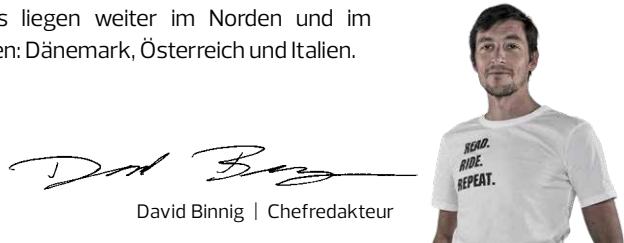
DEUTSCHLAND € 10,00 · ÖSTERREICH € 11,00 · BENELUX € 11,50 · ITALIEN € 13,50 · SPANIEN € 13,50 · SCHWEIZ SFR 16,00 · ISSN 1861-2733



## TOUR DE FRANCE, BERGE, HEIMAT-TOUREN & TOP-RÄDER

**4** 8 Seiten Extra bietet diese RennRad – und darin alles zum wichtigsten Radrennen des Jahres, der Tour de France: die Strecken, die Favoriten, die Teams, die Etappen, die Historie, das Material. Die Tour steht für Epen, Action, Spannung, Bergwelten. Um Letzteres geht es auch in vielen anderen Bereichen dieses Magazins. 7,64 Kilogramm wiegt das leichteste Rad unseres aktuellen Vergleichstests, das Benotti Blade EDR. Unsere elf Test-Modelle – unter anderem von Giant, Van Rysel, Canyon und Storck – sind Bestseller des Rennradmarktes, der sich immer weiter aus-differenziert. Eine „Königsdisziplin“ des Radsports ist das Bergauf-fahren. Dieses steht mit im Mittelpunkt dieser RennRad. Auf den folgenden Seiten finden Sie dementsprechend viele Streckentipps für höhenmeterreiche Traum-Touren, Renn-Reportagen – etwa von einer Etappensfahrt für Hobbysportler durch die Dolomiten – sowie

Trainingstipps und -pläne für alle. Wir zeigen zudem, worauf es bei der Vorbereitung auf die großen Radmarathons des Sommers an-kommt. Der zweite große Test dreht sich um Sättel aller Preis-klassen: Wir haben zwölf Modelle ab 49 Euro ausführlich getestet. Um Top-Strecken zu finden und zu erleben, muss man nicht immer weit reisen – dies zeigt unser Touren-Tipp-Artikel, für den wir be-sonders schöne, ruhige, anspruchsvolle Runden aus vielen ver-schiedenen Regionen Deutschlands gesammelt haben. Die weiteren Regions-Schwerpunkte dieses Hefts liegen weiter im Norden und im Süden: Dänemark, Österreich und Italien.



David Binnig | Chefredakteur

ZAHL  
DES  
MONATS 1

7,64  
KILOGRAMM

wiegt das Benotti Blade EDR, das leichteste Rad des aktuellen Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der Seite 50.

ZAHL  
DES  
MONATS 2

243  
KILOMETER

ist die Langstrecke der „Rügen-Rund-Tour“ auf der Ostseeinsel lang. Diese und weitere nahe Traum-Touren finden Sie ab der Seite 32.

# INHALT

AUSGABE 7 | 2025



## ER·FAH·REN

### Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 8

News, Termine, Leitartikel: Verehrung, Doping & mehr: der Umgang mit einstmal gefeierten „Sport-Helden“

### Dolomiten: 10.000 Höhenmeter & Traum-Touren 14

Etappen-Rennen für alle: Höhenmeter & Erlebnisse – die Reportage zum Giro delle Dolomiti. Plus: Touren-Tipps

### München & Oberbayern: Alpen-Strecken 24

Von München aus 1100 Kilometer durch Oberbayern und die Alpen. Reportage, Rennen & Top-Routen

### Nahe Ziele: Mittelgebirge & Co. in Deutschland 32

Sauerland, Eifel, Ostsee & Co.: sieben Top-Regionen für Radfahrer in Deutschland. Touren & Anstiege

## TEST & TECHNIK

### Neuheiten: Reifen, Carbon-Laufräder & mehr 42

Cannondales neues Endurance-Rennrad Synapse, Schuhe von Fizik, Gravel-Reifen von Conti & mehr

### Radtest-Spezial: elf Rennräder um 4000 Euro 48

Bestseller-Rennräder im großen Vergleichstest. Mit Modellen von Canyon, Merida, Storck & mehr

### Kaufberatung: zwölf Sättel ab 50 Euro im Test 62

Druckentlastung, Form, Gewicht & mehr: Top-Sättel von SQlab, Fizik, Selle Italia und Co. im Vergleichstest

### Traumrad des Monats: das neue Baldiso One 72

Ein geringes Gewicht, eine hochwertige Ausstattung – und kein Sitzrohr: das Baldiso One in der Übersicht

## TRAINING

### Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 122

Studie: Commuting und Gesundheit. Plus: Rezept – Essen wie die Red-Bull-Bora-Hansgrohe-Profs

### Training: Effizient zur Radmarathon-Form 124

Lange Strecken als Ziel – aber wenig Zeit im Alltag: Studien, Trainings-Tipps & -Pläne für Hobbysportler

### Radmarathon-Tipps: Carboloading & Tapering 136

Tipps für die letzten Tage vor dem Saison-Höhepunkt – Einblicke eines Experten. Plus: Trainingspläne für alle

## PELOTON

### Tour de France: die Favoriten & und ihre Teams 76

Pogačar, Vingegaard, Evenepoel, Roglič und Co.: die Top-Fahrer der Frankreichrundfahrt & ihre Taktiken

### Strecke & Berge: die Tour de France Femmes 140

Neun Etappen, 1200 Kilometer und ein spannendes Finale in den Alpen. Einblicke, Routen & Favoritinnen

## REISE

### Traum-Insel: Ruhe, Meer und Wind 148

Ostsee statt Mittelmeer: die dänische Insel Bornholm bietet Radfahrern viel. Report, Touren, Tipps & mehr

### Wels in Österreich: Hügel, Natur & Top-Strecken 156

Natur, Ruhe, Hügel und ruhige Straßen: Die Region um Wels ist eine Top-Radsport-Destination. Touren & Tipps

**Impressum Seite 147**



A scenic mountain pass with a group of cyclists riding along a paved road. In the background, massive, rugged limestone mountains rise against a clear sky. The foreground is a lush green meadow.

# BERGE & EMOZIONEN

GIRO DELLE DOLOMITI

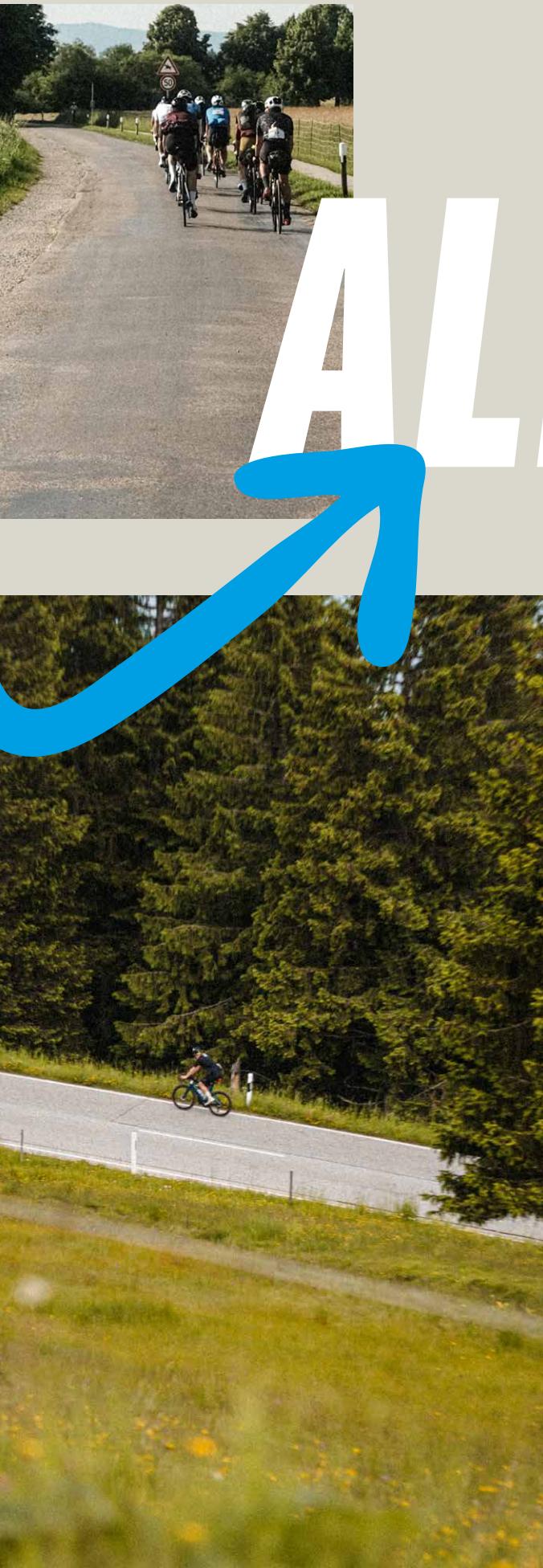
# MÜNCHEN



COWLANDS



BIS ZU 1100 KILOMETER UND 20.000 HÖHENMETER  
- MIT DEM START UND ZIEL IN MÜNCHEN. DIE  
STRECKEN DES ‚COWLANDS‘ BIETEN TRAUM-LAND-  
SCHAFTEN UND EINE ART BEST-OF OBERBAYERNS  
UND DER ALPEN. REPORT & TOUREN-TIPPS.



# ALPEN

**Text:** Alex Weishäupl, Redaktion **Fotos:** Tom Kieslich Media

Dies ist ein „Monster“ – hart, schmerhaft, aber auch wunderschön. In Zahlen: 24,1 Kilometer und 1924 Höhenmeter, acht Prozent Durchschnittssteigung. Dieser Anstieg ist einer der anspruchsvollsten der Alpen. Er ist noch viel anspruchsvoller, als seine Daten suggerieren. Denn: Er ist extrem unrhythmisches zu fahren. Flach, steil, flacher, steil und noch viel steiler. Alles beginnt in Innerfragant in Kärnten. Die ersten Meter sind noch harmlos. Die Straße zieht sich aus dem Tal nach oben und führt dann in vielen Kurven-Schwüngen Richtung Mölltaler Gletscherbahn. Hier an der Talstation beginnt der Anstieg erst richtig. Dann steht die erste Rampe vor mir. Die ersten zweistelligen Steigungsprozente zwingen mich aus dem Sattel. Ich versuche, meinen Rhythmus zu finden. Vergeblich. Sitzen, Wiegetritt, Sitzen, Wiegetritt – dies ist der Rhythmus dieses Anstiegs. Die finalen 14 Kilometer sind für den Verkehr gesperrt. Kein Motorenlärm, keine Abgase, nichts – das Einzige, das ich höre, ist mein eigener Atem und das leise Surren der Kette.

## Pässe & Sackgassen

Ich bin allein. Das Wegchen wird immer schlechter. Der Asphalt wechselt von rau zu ruppig, die Lawinengalerien sind Schlaglochfelder. Hinter fast jeder Kurve kommt die nächste Wand aus Asphalt. 16 Prozent. 17. 18. Mein Blick haftet auf dem Lenker, der Kopf senkt sich immer wieder. Ein Tritt nach dem anderen. Die kurzen Tunnel sind dunkel. Ich sehe wenig und fahre nach Gefühl. Im letzten Abschnitt ist der Asphalt teils aufgerissen. Dann, nach gefühlten Ewigkeiten, bin ich oben. In der Welt der Berge. Am Ende. Es geht nicht mehr weiter. Die Straße endet auf einer Höhe von 2417 Metern über dem Meer. Hier gibt es kein Weiter. Sackgasse. Pause. Essen, Trinken, Fotos machen, Jacke anziehen. Ich blicke



N A H E

# TRAUM ZIELE

OSTSEEKÜSTE  
BAYERISCHER WALD  
SCHWÄBISCHE ALB  
SAUERLAND  
EIFEL  
THÜRINGER WALD  
SÄCHSISCHE SCHWEIZ

**HÖHENMETER, HÜGEL, WÄLDER, NATUR, EINSAMKEIT & MEER:  
SIEBEN TOP-REGIONEN FÜR RADSPORTLER IN DEUTSCHLAND.  
GEHEIMTIPPS, TRAUM-TOUREN UND ANSTIEGE**

---

**Text:**  
Frederik Böna, Silvio Pusch

**Fotos:**  
Silvio Pusch, Leon van Bon, Robert Wegner, Paul Masukowitz,  
Björn Reschabek Sportograf, Pexels, Fotolia

# SCHNITT STELLE

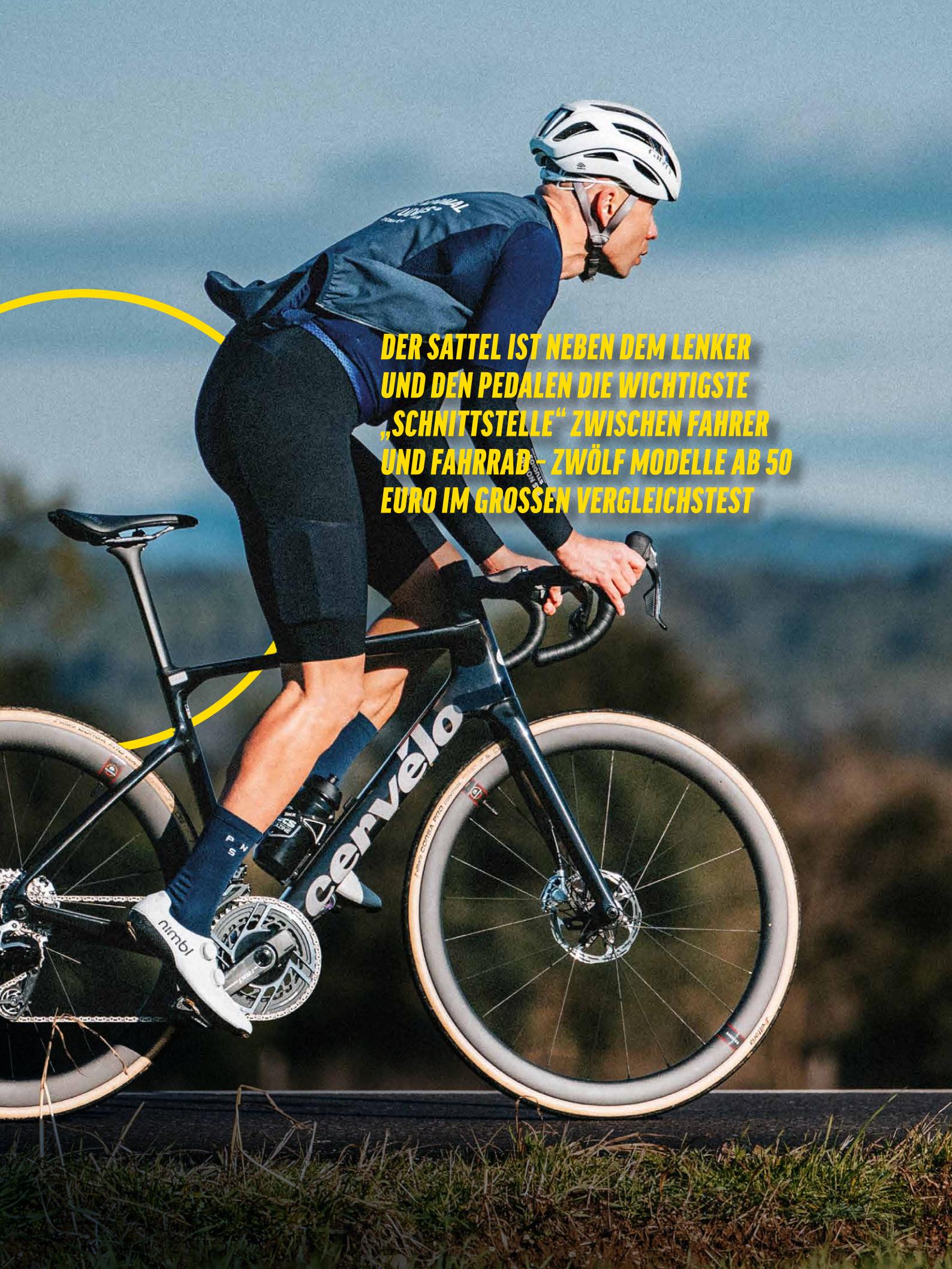
**Text:** Günther Proske

**Fotos:** Gruber Images, Gideon Heede, Cor Vos

Legt man eine Jahreskilometerleistung von 10.000 Kilometern zugrunde, verbringt ein Radsportler rund 360 Stunden pro Jahr auf seinem Fahrrad. Zieht man die Phasen ab, in denen man im Wiegetritt fährt – etwa bei Anritten, Sprints oder zur Entlastung –, bleiben dennoch über 300 Stunden, in denen das Körpergewicht fast ausschließlich auf dem Sattel ruht. Ein guter Sattel ist entscheidend für das Wohlbefinden auf dem Fahrrad. Im besten Fall spürt man ihn kaum, im schlechtesten Fall verursacht er Druckstellen, Taubheitsgefühle und Schmerzen. Der Wahl des richtigen Sattels kommt daher eine entscheidende Bedeutung zu. Nie war die Modellauswahl größer als heute. Auffallend ist die inzwischen enorme Vielfalt an Formen und Konzepten. Einstige Annahmen – etwa, dass ein Rennradsattel vor allem lang, schmal und hart sein müsse – gelten nicht mehr.

## Formen & Konzepte

Nur zwei Sättel in diesem Test sind länger als 270 Millimeter, fünf liegen im Bereich von 250 bis 265, und fünf Modelle messen weniger als 250 Millimeter. Die kürzesten Modelle kommen von Prologo und Ergon und sind nur 245 Millimeter lang. Die Vermutung, dass man bei einem kurzen Sattel beim Wechsel der Sitzpositionen eingeschränkt ist, trifft nicht zu. Viele Modelle bieten eine breitere, teils sehr weiche Nase, die es ermöglicht, auch längere Zeit ohne Einschränkungen weit vorn – „on the rivet“ – zu fahren. Vielmehr verhilft die kürzere Form oft zu einer erhöhten Bewegungsfreiheit, einer besseren Hüftrotation und – in der Folge – einer verbesserten Aerodynamik. Zudem sind kurze Sättel in der Regel besser an die Form des weiblichen Beckens angepasst. In mehreren Dauertests haben sich solche Sattelmodelle mit „kurzer Nase“ auch auf der Langstrecke bewährt. Auch die Sattelbreite hat



**DER SATTEL IST NEBEN DEM LENKER  
UND DEN PEDALEN DIE WICHTIGSTE  
„SCHNITTSTELLE“ ZWISCHEN FAHRER  
UND FAHRRAD – ZWÖLF MODELLE AB 50  
EURO IM GROSSEN VERGLEICHSTEST**

# TRAUMRAD DES MONATS

**EINE SPEZIELLES RAHMEN-DESIGN, EIN  
GERINGES GEWICHT UND EINE EXTREM  
HOCHWERTIGE AUSSTATTUNG - DAS IST DAS  
NEUE BALDISO ONE. UNSER TRAUMRAD  
DES MONATS IN DER ÜBERSICHT.**

BALDISO ONE



**Text:** Redaktion **Fotos:** Baldiso, Simon Bühler

Die größte Besonderheit des Baldiso One fällt bereits auf den ersten Blick deutlich auf: Sein Rahmen kommt ohne Sitzrohr aus.\* Das Baldiso One, abgekürzt mit B1, ist weltweit auf 1500 Stück limitiert und wird nur auf Vorbestellung hergestellt. Entwickelt wurde es in Kooperation mit den deutschen Leichtbau-Spezialisten von CarbonWorks. „Unsere Mission war es, die konventionelle Rahmenform zu überdenken und ein völlig neues Design zu präsentieren, ein Rennrad, das nicht nur aus der Masse heraussticht, sondern absolut einzigartig ist. Es sollte schon aus 500 Metern Entfernung erkennbar sein und die Blicke auf sich ziehen“, so Sebastian Baldauf, der Baldiso-Gründer. Der Rahmen wurde von Simon Bühler, dem CarbonWorks-Gründer, entworfen und konstruiert. „Bei der Konstruktion des B1 haben wir uns nicht einschränken lassen und den Werkstoff Carbon voll ausgenutzt. Eine bionisch anmutende Formensprache für ideale Kraftverläufe und eine exzellente Aerodynamik standen ganz oben auf der Agenda“, sagt der Experte für Faserverbundkunststoffe. Der



Rahmen ist mit Ein- und Zweifach-Schaltgruppen kompatibel. Ein spezieller Adapter ermöglicht die Montage eines Umwerfers. Bei den Laufrädern stehen für das B1 Modelle von Ennable, Partington und Bike Ahead zur Auswahl. Die weiteren Anbauteile können – ebenso wie die Farbe – individuell ausgewählt werden. Das abgebildete Baldiso ist mit Bike-Ahead-Biturbo-Aero-Laufrädern ausgestattet. Deren Felgenhöhe beträgt 48,5 Millimeter. Auf ihnen montiert sind 28 Millimeter breite Continental-Grand-Prix-Reifen. Ausgestattet ist das B1 zudem mit einer Sram-Red-eTap-AXS-Schaltgruppe. Diese ist mit einem 48er Aero-Kettenblatt vorne und einer 10-36-Kassette recht sportiv übersetzt. Das Darimo-Nexum-Carbon-Cockpit ist sehr steif und extrem leicht. Das Gewicht: 200 Gramm. Der CarbonWorks-Ultimate-Sattel bringt gerade einmal 79 Gramm auf die Waage. Generell gehört das B1 mit einem Gesamtgewicht von 6,7 Kilogramm in der Rahmengröße M zu den Leichtgewichten unter den aerodynamisch optimierten Rennrädern. Die leichteste Konfiguration in der Rahmengröße S wiegt 6,4 Kilogramm. Das Komplettrad ist – mit der „günstigsten“ Ausstattung – ab 13.630 Euro erhältlich, das Rahmenset gibt es ab 8740 Euro. Der Preis des hier abgebildeten B1 beträgt: 17.520 Euro.

Unter der Rubrik „Traumrad des Monats“ stellen wir immer wieder besondere Kompletträder vor. Auf unserem Instagram-Kanal, @rennradmagazin, veröffentlichen wir zudem weitere Bilder und immer wieder auch Videos zu den jeweiligen Traumrädern. Haben Sie auch ein besonderes Traumrad, das wir in einer der kommenden Ausgaben und auf unseren RennRad-Social-Media-Kanälen vorstellen sollen? Dann schicken Sie uns gerne bei Instagram eine Nachricht mit einem Foto Ihres Traumrades und einer kurzen Beschreibung inklusive der Ausstattung.

**Instagram:** @rennradmagazin

## BALDISO

Seit seiner Gründung im Jahr 2020 durch den ehemaligen Radprofi Sebastian Baldauf hat sich der Allgäuer Hersteller Baldiso vor allem auf den Bau aerodynamischer Modelle spezialisiert. „Fast and clean“ lautet das Motto des Firmenchefs. Der deutsche Bergmeister des Jahres 2014 setzt damit einerseits auf einen dopingfreien Sport – andererseits auch auf eine „cleane“ Optik der Baldiso-Räder. Jedes Baldiso-Modell wird den Wünschen des Käufers entsprechend individuell aufgebaut. Alle Anbauteile und auch die Farben können ausgewählt werden. Das konfigurierte Modell wird dann vor dem Kauf auch individuell an die Körperproportionen des neuen Fahrers angepasst. Die Beratung übernimmt Sebastian Baldauf selbst. So soll gewährleistet werden, dass jedes Baldiso-Rad immer optimal zu den Wünschen, dem Einsatzzweck und dem Fahrverhalten des jeweiligen Käufers passt.

Weitere Informationen: [www.baldiso.com](http://www.baldiso.com)  
Instagram: [@baldiso\\_bikes](https://www.instagram.com/baldiso_bikes)

## ÜBERSICHT: AUSSTATTUNG

<b>Gewicht:</b>	6,7 Kilogramm
<b>Rahmen:</b>	Carbon
<b>Größe:</b>	M
<b>Gabel:</b>	Carbon
<b>Bremsen:</b>	Sram Red (160/160 mm)
<b>Schaltgruppe:</b>	Sram Red eTap AXS
<b>Übersetzung:</b>	Vorne: 48   Hinten: 10-36
<b>Laufräder:</b>	Bike Ahead Biturbo Aero; 48,5 mm
<b>Reifen:</b>	Continental Grand Prix 5000; 28 mm
<b>Vorbau:</b>	Darimo Nexum Carbon; 90 mm
<b>Lenker:</b>	Darimo Nexum Carbon; 400 mm
<b>Stütze:</b>	Baldiso One Carbon
<b>Sattel:</b>	CarbonWorks Ultimate
<b>Preis:</b>	17.520 Euro

\*Ein UCI-konformer Rahmen muss aus zwei Rahmendreiecken bestehen.

# 2025

TOUR  
DE FRANCE



# LILLE PARIS

21 ETAPPEN  
3339 KILOMETER



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

Die Tour bleibt diesmal im Land: 3339 Kilometer, 51.550 Höhenmeter, verteilt auf sieben Flach-, fünf Bergankunfts-Etappen und zwei Zeitfahren – alles in Frankreich. Klar ist: Die Meisten erwarten wieder ein Duell um den Gesamtsieg: Pogačar gegen Vingegaard. Doch niemand weiß, was noch kurz vor der Tour passieren wird. Vor zwei Jahren brach sich Tadej Pogačar im April das Handgelenk – und ging nicht in Top-Form an den Start. 2024 war die Teilnahme des Titelverteidigers wenige Wochen vor dem Start noch völlig unklar. Denn Jonas Vingegaard hatte sich im Frühjahr bei einem Sturz schwer verletzt. Doch der Däne trat an – und fuhr ein extrem starkes Rennen. Er gewann eine Etappe und konnte lange dagegenhalten. Doch am Ende setzte sich der „Überfahrer“ des Jahres, Tadej Pogačar, souverän durch – nach sechs Etappensiegen und mit 6:17 Minuten Vorsprung. Er erbrachte im Verlauf dieser Tour die höchsten jemals im Radsport gemessenen beziehungsweise errechneten Watt-Pro-Kilogramm-Leistungen. Die Tour de France 2024 war eine Macht demonstrierung des slowenischen Top-Fahrers. Vor der Grande Boucle dieses Jahres gibt es viele Fragen: Werden die Top-Fahrer noch extremere Leistungen erbringen? Wird das Rennen noch schneller? Wird es wieder zu einem Duell kommen – oder setzt sich diesmal ein anderer Fahrer, Remco Evenepoel etwa, durch? Und welche Rolle können die deutschen Profis spielen? Es ist auch diese Unberechenbarkeit, die die Tour seit nunmehr 120 Jahren ausmacht. Erst auf den Champs-Élysées am letzten Tag steht der Sieger fest. Dazwischen liegen 21 Etappen, besondere Landschaften, mehrere Gebirge – und großer Sport. Auch in diesem Jahr führt die Strecke unter anderem durch die Alpen und die Pyrenäen. Ein weiteres Highlight erhebt sich wie ein Monolith über die Landschaft der Provence: der legendäre Mont Ventoux. 184 Fahrer gehen am 5. Juli in Lille an den Start. Enden wird die „Große Schleife“ dann am 27. Juli in Paris – sehr wahrscheinlich mit einem finalen „Sprint Royal“. Davor wird die Tour den Zuschauern wieder viel bieten: Bergankünfte, Zeitfahren, Natur, Bau-Denkämäler, Ausreißer- und Favoritensiege, Top-Leistungen, Epen, Dramen – und sicher sehr viel Action. //

## INHALT

DIE FAVORITEN	76
JENS VOIGTS PROGNOSÉ	80
TOUR-TECHNIK	82
MONT VENTOUX	84
DIE TEAMS	90
DIE WERTUNGEN	106
DIE STRECKE	108
ALLE TOUR-SIEGER	120

# BERGLEGENDE

TOUR DE FRANCE



**ER GING MEHRFACH IN DIE RADSPORT-GESCHICHTE EIN: DER MONT VENTOUX IN DER PROVENCE IST EINE LEGENDE. AUCH IN DIESEM JAHR ENDET AUF SEINEM GIPFEL EINE ETAPPE.**

# DIE TEAMS

23 Teams, 184 Fahrer, ein Ziel: das Podium in Paris. Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen die Teilnehmer der Tour de France 2025 vor: Namen, Zahlen, Fakten zu allen 184 Rennfahrern und ihren Equipes. Wir nennen die Stärken und Schwächen und teilen mit, wer zum Kreis der Klassementfahrer beziehungsweise wer zu den Etappenjägern gehört – und wer gute Aussichten auf die Wertungstrikots hat. Hier finden Sie alle teilnehmenden Teams und die möglichen Tour-Starter. Bei vielen Fahrern haben wir zudem eine Typisierung vorgenommen:

**A - ALLROUNDER**

**B - BERGFAHRER**

**K - KLASSEMENTFAHRER**

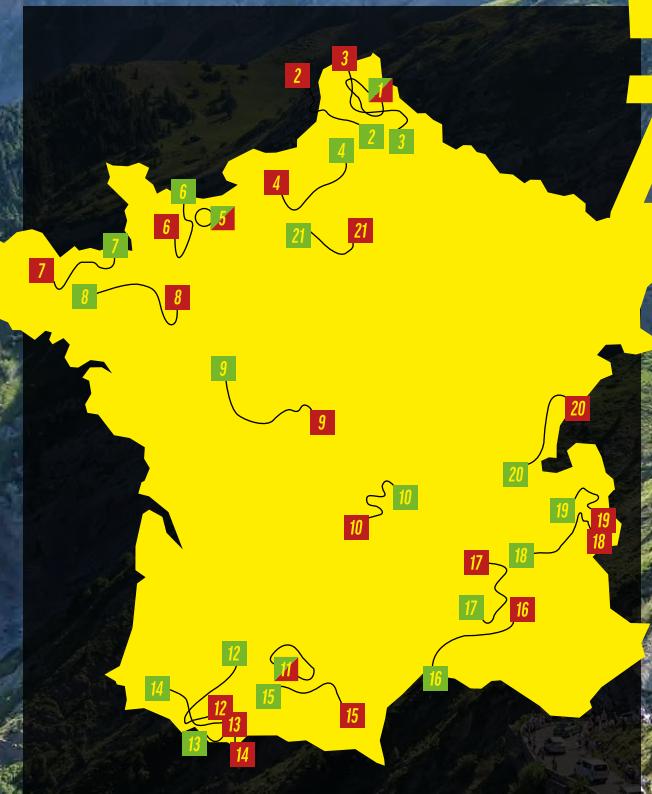
**P - PUNCHEUR**

**R - ROULEUR**

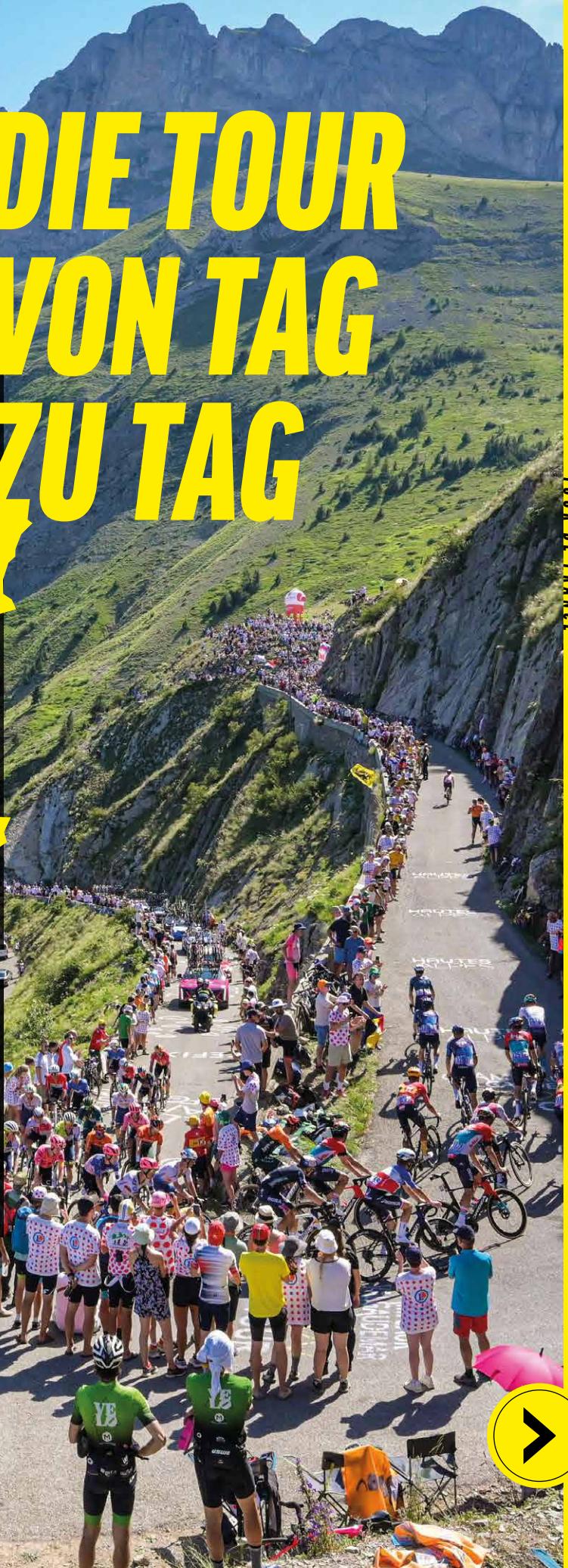
**S - SPRINTER**



# DIE TOUR VON TAG ZU TAG



21 Etappen, 3339 Kilometer, Bergankünfte, Zeitfahren und mehr – all dies bietet die Tour de France 2025. Zu den vielen Höhepunkten zählen natürlich wieder die Bergetappen in den Alpen und Pyrenäen. Auf den folgenden Seiten stellen wir die großen Strecken-Highlights jeder einzelnen Etappe vor sowie die Übertragungszeiten im deutschen Fernsehen. Kurzfristige Änderungen sind jedoch möglich.



# RAD MAR THON

**Text:** Hendrik Stroh **Fotos:** Sportograf

Die Pässe heißen Col du Glandon, Col du Télégraphe, Col du Galibier. Sie sind 59,6 Kilometer lang – und weisen 3493 Höhenmeter auf. Der Schlussanstieg führt hinauf in den legendären Skior Alpe d'Huez. Die Daten der Auffahrt: 13,4 Kilometer, 1132 Höhenmeter, 8,4 Prozent durchschnittliche Steigung. Jeder dieser Anstiege für sich ist für Nicht-Hochleistungssportler bereits eine Herausforderung. Sie alle an einem Tag abzufahren, ist eine Challenge. Es ist eine Aufgabe, der sich viele freiwillig stellen. Jedes Jahr im Sommer – während der Radmarathon-Saison. Die vier genannten Anstiege sind Teil der Strecke des „La Marmotte“, eines der bedeutendsten Radevents Europas. Der Radmarathon wird seit 1982 ausgetragen. Im Vorjahr gingen in Le Bourg-d'Oisans mehr als 7000 Menschen an den Start. Die Langstrecke umfasst 177 Kilometer mit 5000 Höhenmetern. Damit zählt der „La Marmotte“ zu den anspruchsvollsten Marathons überhaupt. Ein solches Event ist oftmals das Saison-Highlight, auf das man hintrainiert. Es ist somit auch: eine Motivationshilfe. Man kann es als Leistungsvergleich – mit sich selbst von vor einer Saison oder mit anderen – sehen, als soziales Erlebnis mit anderen, als landschaftlichen Höhepunkt des Sommers oder als Kampf um eine Top-Platzierung und gegen den eigenen inneren „Schweinehund“. Letztgenannter ist nur für wenige der Hauptgrund für eine Teilnahme. Seine Form baut man in der Regel über Jahre hinweg auf. Man braucht Er-

fahrung in Sachen Vorbereitung, Pacing, Taktik, Ernährung. Doch das Ziel „Radmarathon“ ist für fast jeden zu schaffen – auch für Einsteiger, Unerfahrene und Zeitmangel-Gestresste. Klar ist: Der entscheidende Faktor für die allermeisten Hobbysportler lautet Zeit. Umso wichtiger ist es, diese möglichst effizient – ergo intelligent und planvoll – einzusetzen. Das Verhältnis aus Aufwand und Ertrag sollte stimmen. Die gute Nachricht ist: Genau in diesem Bereich hat sich in den vergangenen Jahren in der Sportwissenschaft extrem viel getan. Der Trainingsalltag von Radprofis und ambitionierten Amateuren sieht heute extrem anders aus als noch vor zehn Jahren. Von diesem Wissen, diesen Erkenntnissen können auch Hobbysportler profitieren. Einige Stichworte dazu lauten etwa umgekehrte Periodisierung, Kohlenhydrat-Adaption, VLamax- und High-Intensity-Intervall-Training. Ein Ziel vor Augen zu haben – etwa die Teilnahme an einem Radmarathon – kann ein enormer Motivationsfaktor sein. Man trainiert nicht einfach so vor sich hin, sondern zielgerichtet. Wer einen solchen Event, etwa den „Tannheimer“ mit seinen 214 Kilometern und 3500 Höhenmetern oder den „Ötztaler“ mit seinen 227 Kilometern und 5300 Höhenmetern, einmal erlebt hat, kommt in sehr vielen Fällen „auf den Geschmack“. Ein solcher Tag ist lang und besonders. Er beginnt früh. Mit einem ausgiebigen Frühstück, dem Zur-Startlinie-Rollen und Sich-Einordnen, Warten. Die Atmosphäre ist schon vor dem Start einzigartig: Meist herrscht eine Mischung

TOUR DE  
FRANCE  
FEMMES

# BRETAGNE

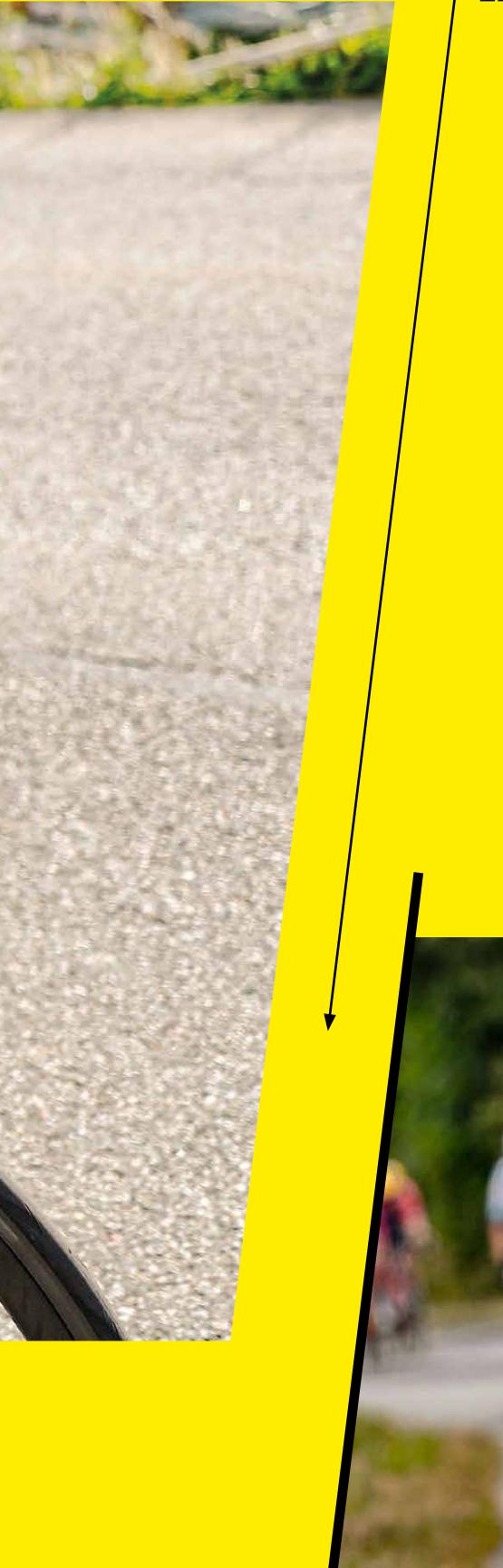


# ALPEN

# **NEUN ETAPPEN, 1200 KILOMETER UND EIN SPANNENDES FINALE IN DEN ALPEN: DIE TOUR DE FRANCE FEMMES BIETET VIEL. EINBLICKE, STRECKEN & FAVORITINNEN.**

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

**1** 3,8 Kilometer ist der finale Anstieg lang, 1132 Höhenmeter weist er auf – hier entscheidet sich alles. Eine Fahrerin hat 55 Kilometer vor dem Ziel attackiert. Sie fährt dem Tages- und dem Gesamtsieg entgegen. 1:10 Minuten hinter ihr fährt die Frau im Gelben Trikot – für sie geht es um jede Sekunde. Diese Etappe ist ein Thriller – es ist eines der dramatischsten Radrennen der Geschichte. Am Ende sind es vier Sekunden, die über den Sieg bei der Tour de France Femmes 2024 entscheiden: Demi Vollering – die im Verlauf der fünften Etappe schwer gestürzte Top-Favoritin – gewinnt die Schlussetappe nach L'Alpe d'Huez. Doch Kasia Niewiadoma, die polnische Leaderin des deutschen Canyon-Sram-Teams „rettet“ wenige Sekunden ihres Vorsprungs ins Ziel. Die beiden zählen auch in diesem Jahr zu den absoluten Top-Favoritinnen für die Grande Boucle. Die Tour de France Femmes 2025 umfasst nun neun statt bisher acht Etappen. Die Strecke wird auch die bergigste seit der Neuauflage des Rennens sein. Es stehen drei Bergetappen, darunter eine Ankunft auf dem Col de la Madeleine sowie eine in Châtel auf dem Plan. Gestartet wird das Rennen, das – wie auch die Tour de France der Männer – nur über französischen Boden führt, am 26. Juli in der Bretagne. Es endet nach neun Etappen und 1165 Kilometern am 3. August in den Alpen. Im Etappenplan sind Zeitfahren diesmal nicht vorgesehen. Nach ihren Top-Leistungen dieser Saison, gerade bergauf, erscheint als klar, wer die Fahrerin ist, die es zu schlagen gilt: Demi Vollering.



## IMPRESSUM

### Verlag

BVA 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 22. Jahrgang.

### Chefredakteur

David Binnig

### Produktionsleitung/CvD

Jörg Gleichmar

### Redaktionskontakt

Homepage: [www.radsport-rennrad.de](http://www.radsport-rennrad.de)  
Facebook: [www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad](https://www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad)  
Leserbriefe an: [service@bva-bikemedia.de](mailto:service@bva-bikemedia.de)

### Redaktion

Christina Kapp, Frederik Böna, Silvio Pusch

### Fotoredaktion

Jürgen Amann, Gideon Heede

### Lektorat

Sabine Stalujanis, Amelie Böna, Jessica Gleichmar

### Layout

Ludwig Bestler | Wort & Satz  
[www.ludwigbestler.de](http://www.ludwigbestler.de)

### Marketing & Vertrieb

Jochen Rabe, Musa Sağlam, Magdalena Weigl

### Mediaberatung

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2025.

### Anzeigenverwaltung

Jörg Gleichmar  
T +49 (0) 152 515 97813  
[sales@bva-bikemedia.de](mailto: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](mailto:service@bva-bikemedia.de)

**Erscheinungsweise, Abonnements und Bezugspreise** (neu ab 1.12.24)  
RennRad erscheint mit jährlich zehn Ausgaben.

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

**Einzelpreis:** PRINT 8,20 Euro (bei Versand ab Kundenservice  
zzgl. 2,- Versand); DIGITAL 6,50 Euro

**Miniabo:** 3 aktuelle Hefte für 20,00 Euro (nur Inland)

**Jahres-Abo:** PRINT + DIGITAL 10 Hefte für 80,- Euro (Inland);  
110,- Euro (Ausland) inkl. Versand; DIGITAL 60,- 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 Mediendienstleistungen GmbH  
Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg

### Infos zum Radwanderkarten- und Radbücher-Programm der BVA

[www.fahrradbuecherkarten.de](http://www.fahrradbuecherkarten.de)  
Oder direkt bei Ulrike Krumme  
T+49 (0) 521-595-540  
[ulrike.krumme@bva-bikemedia.de](mailto:ulrike.krumme@bva-bikemedia.de)

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

**Rad** fahren **Rad** Elektro **Radsport** **RadMarkt**



PEFC-zertifiziert

Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern, Recycling und kontrollierten Quellen

PEFC/04-31-1267

[www.pefc.org](http://www.pefc.org)

**Gravel KAUFBERATER**

**Die 75 besten Gravelbikes**

Kaufberater für Race-, Offroad- & E-Bikes

**Jetzt im Shop**

[www.radsport-rennrad.de/gravel-kaufberater](http://www.radsport-rennrad.de/gravel-kaufberater)

**allwetterfeste KETTENSCHMIERUNG**

**BRUNOX® Top-Kett**

**"Ist die absolute Nummer 1 in diesem Test" mit 24 Punkten!**

**TEST-SIEGER**  
Fahrrad-Kettende-03/2017  
GTÜ [www.gtu.de](http://www.gtu.de)

[www.brunox.swiss](http://www.brunox.swiss)



**Einfach mal eine neue ...**

**Perspektive!**



Neue Zeiten, neue Mobilität: Ob Freizeit oder Business, mit Fahrrädern von HP VELOTECHNIK liegen Sie immer richtig! Himmlisch bequeme Sitze, eingebaute Panoramablick und dazu die einzigartige Kombination von Aerodynamik, Ergonomie und Fahrkultur. Das gibt es so nur in unseren Liege- und Sesselrädern.

**Besuchen Sie uns im Juni auf der Eurobike (Halle 8, B50) – und fordern Sie schon jetzt kostenlos Ihr Sesselrad-Infopaket an!**

**HP**  
VELOTECHNIK

Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax - 97 99 22 99  
[www.hpvoteltechnik.com](http://www.hpvoteltechnik.com) • [mail@hpvelotechnik.com](mailto:mail@hpvelotechnik.com)

**Text:** Sven Kühbauch

**Fotos:** Sven Kühbauch, Pixabay, Pexels

Ich werde stürzen. Gleich. Eine Böe von rechts wirft mich fast um. Alles dauert keine halbe Sekunde – zu wenig Zeit, um zu denken. Mein ganzer Körper ist erfüllt von einem: Gegenlenken! Mein Rennrad neigt sich nach links – ich lehne mich nach rechts. Mein Vorderrad touchiert das Hinterrad meines Vordermanns. Doch ich kann mein Rad halten – und richte es wieder auf. Eine Entschuldigung kann ich mir sparen, durch den dröhnen Wind wäre sie vermutlich ohnehin nicht zu hören. Und ich bezweifle, dass er sie überhaupt wahrnehmen würde. Denn wir fahren alle längst im roten Bereich. Mit maximal 25 km/h, im Flachen.

Denn: Der Gegenwind ist so stark, dass er uns wohl zurückdrängen könnte. Ein lockeres Grundlagentraining ist hier und heute unmöglich. Mit weniger als 250 Watt würde man – gefühlt – nicht vorwärtskommen. Ich habe Glück, denn der Fahrer vor mir ist rund 1,90 Meter groß – er bietet also einen recht guten „Windschutz“. Diese Bedingungen machen einem klar, wie wichtig es ist, gut in der Gruppe beziehungsweise genau an einem Hinterrad fahren zu können. Ich fahre so nahe und halte den Kopf so tief, dass ich den leichten Achter in seinem Hinterrad sehe. Der Wind drückt meine Ohren nach hinten. Ich höre nichts außer seinem Rauschen. Wir sind allein auf einer Küstenstraße.

## Meer & Hügel

Hier auf dieser Insel wird nicht nur der Körper trainiert, sondern auch die Psyche. Die Motivation kommt quasi „von alleine“. Mir ist klar: Ich muss irgendwie an diesem Hinterrad bleiben. Ich will hier auf keinen Fall alleine fahren. Denn dies würde bedeuten: Man steht alleine gegen den Wind. Bei dem Duell Sturm versus Mensch ist ziemlich klar, wer gewinnt. Dies ist kein Rennen – auch wenn es sich so anfühlt. Mit einem solchen Ablauf und einer solchen Belastung hatte ich nicht gerechnet, als ich mich zur „Bornholm Rundt“ angemeldet habe. Die Daten des Events: ein Rundkurs von rund 100 Kilometern Länge auf einer wunderschönen Ostseeinsel – das hatte ich mir idyllisch vorgestellt. Keine Zeitnahme, keine Wettbewerbsbedingungen, 658 Höhenmeter – einfach mal entspannt Radfahren, dachte ich. Ich hätte schon beim Anblick der vielen Windmühlen misstrauisch werden sollen, die ich nach meiner Ankunft in Rønne gesehen hatte. Dafür wurde wohl das Wort „pittoresk“ erfunden. „Wie schön ist das – Postkartenmotive“, hatte ich gedacht. Dass Windmühlen etwas mit Wind zu tun haben, so weit habe ich an meinem ersten Tag auf der Insel nicht gedacht. Noch nicht. Die drei Stunden und 20 Minuten auf der Fähre von Sassnitz auf Rügen nach Rønne verlaufen ruhig: kaum Wellengang, herrlicher Sonnenschein – und dann sah ich den östlichsten Punkt Dänemarks vor mir – die Insel Bornholm. Flach, grün, schön. Das Urlaubsgefühl verschwand am Morgen





RENNRAD  
REGION  
**WELS**

# HÜGEL, RUHE & NATUR

# SCHMALE UND RUHIGE STRASSEN, VIELE HÖHENMETER, BERG-PANORAMEN UND UNENDLICHE TOUREN-OPTIONEN: DIE REGION UM WELS IN OBERÖSTERREICH BIETET RADSPORTLERN EXTREM VIEL. EINBLICKE & TOUREN-TIPPS.

**Text:** Frederik Böna **Fotos:** Jens Scheibe

Nach 150 Kilometern raschelt es plötzlich neben mir im Gras. Zum Glück fahre ich gerade bergauf. Wieder einmal. Meine Geschwindigkeit ist dementsprechend niedrig. Ein paar Sekunden später rennt eine Gruppe Rebhühner rechts aus dem Feld, überquert direkt vor mir die Straße und verschwindet auf der linken Seite wieder im hohen Gras. Wenige Minuten später bin ich oben. Auf dem, gefühlt, hunderten Hügel heute. Um mich herum: Stille. Und unendlich viele weitere Hügel. Vor mir sehe ich in der Ferne die verschneiten Gipfel der Alpen. Der fast 1700 Meter hohe Traunstein, der rund 1350 Meter hohe Katzenstein und der 1575 Meter hohe Erlakogel sowie der 2515 Meter hohe Priel, der höchste Punkt des Toten Gebirges, sind nur etwas mehr als 50 Kilometer entfernt. Irgendwo ruft ein Kuckuck. Die Luft duftet nach frisch gemähtem Gras und feuchter Erde. Die Abfahrt ist kurz, schnell – und führt direkt in den nächsten Anstieg.

## Hügel & Stadt

Ich bin im Voralpenland. Konkret: in Oberösterreich. Heute Morgen bin ich in der 65.000-Einwohner-Stadt Wels am Angerlehner Steg, direkt am Ufer der Traun, gestartet. Hier treffen sich mehrmals pro Woche verschiedene lokale Rennradgruppen für ihre gemeinsamen Ausfahrten. Das Ziel meiner Tour: die tschechische Grenze. Ein paar Kilometer rolle ich auf dem Traunradweg am Flussufer entlang – und verlasse schon nach wenigen Minuten die Stadt. Hier, auf dem gut ausgebauten Radweg, begegne mir heute bei dem guten Wetter etliche Rennradfahrer und E-Biker. Etwa 15 Minuten später biege ich links ab, fahre durch den Ort Marchtrenk mit fast 15.000 Einwohnern und bin kurz darauf alleine in der Natur. Ich bin meist auf schmalen



**Mehr Informationen  
zur Destination**

# VORSCHAU

RENNRAD 8 | 2025

ERSCHEINUNGSTERMIN:  
15. JULI



## TOP-RÄDER IM TEST: NEUHEITEN

Aerodynamik, Komfort, Fahrverhalten & mehr – neue Top-Räder im Vergleichstest. Mit Modellen von Simplon, Look, Van Rysel, Merida und Co.



ERNÄHRUNG & PACING: ÖTZTALER RADMARATHON

### ALPEN: 5300 HÖHENMETER

Der Ötztaler ist die inoffizielle WM der Radmarathon-Fahrer. Der große Report, Profi-Tipps und Leistungs-Analysen.

ALTER UND LEISTUNG – ZEITAUFWAND & ERTRAG

### TRAINING: RADSPORT IM ALTER

Im Alter nimmt die Leistungsfähigkeit signifikant ab – oder? Studien, Einheiten, Experten-Tipps und Trainings-Pläne.

MIT MODELLEN VON WAHOO, GARMIN, SIGMA & CO.

### TEST: TOP-GPS-RADCOMPUTER

Bedienbarkeit, Akkulaufzeit, Navigation und mehr. Aktuelle GPS-Radcomputer im Vergleich. Praxis-Test und Kauf-Tipps.

“

*„Mit dem Schmerz umzugehen, ist eines der größten Talente, die man als Radprofi haben muss. Zum Glück mag ich es, mir weh zu tun.“*

Wout van Aert - Team Visma - Lease a Bike



[www.radsport-rennrad.de](http://www.radsport-rennrad.de)



[rennradmagazin](http://rennradmagazin.de)



[radsportmagazin.rennrad](http://radsportmagazin.rennrad)