

TOUR

NR. **11** 2018

ERFOLGSGESCHICHTE

Rad-WM in Innsbruck

RÄDER IM VERGLEICH

Bestseller im Test 2019 VS. 2009

RÄDER, HANDSCHUHE & TRINKFLASCHEN

Gut gerüstet im Winter!

PORTRÄT

Kristina Vogel

Ihr Weg zurück ins Leben

Test: Smarttrainer + Trainingssoftware von Zwift & Co

VIRTUELLE RADSPORT-WELT

FITNESS SEITE 60

VON DEN PROFIS ABGESCHAUT: ATEMTRAINING

REPORTAGE SEITE 98

3 WOCHEN KAPITÄN: EMANUEL BUCHMANN'S VUELTA

HOBBY-EVENTS SEITE 112

WAS STECKT IN DEN STARTBEUTELN?

Deutschland 5,20 €
Österreich 5,90 €
Schweiz 9,50 sFr

Belgien 6,30 €
Frankreich 5,90 €
Italien 5,90 €
Spanien 6,90 €
Südkorea 1,30 €
Slowakei 1,90 €
Dänemark 55,00 DKK
Printed in Germany - HJ2018

4 190159 305203 11

VIRTUELLER
RADSPORT
EIN JAHR IM
ZWIFT-
KOSMOS

UNTERWEGS IM PIXEL- PARCOURS

Gemeinsam mit Radfahrern aus der ganzen Welt trainieren und Rennen fahren – und dabei das eigene Wohnzimmer nicht verlassen: Interaktive Rollentrainer und Trainingssoftware mit aufwendig gestalteten 3D-Welten verändern gerade den Radsport. Wir waren ein Jahr lang im virtuellen Universum auf Entdeckungsreise



VIRTUELLER
RADSPORT
SMARTTRAINER

Foto: Lech

ILLUSIONS- KÜNSTLER

Sie ebnen den Weg aus der kleinsten Hütte hinaus in die weite Welt: Smarttrainer. Saison ist jetzt immer, wenn man es will. Welches Gerät dabei am meisten Fahrspaß vermittelt, klärt unser Test von fünf Smarttrainern zwischen 600 und 1.400 Euro

N

TEXT
Robert Kühnen

Nie war Überwintern für Rennradfahrer einfacher als heute. Denn die virtuellen Fahrrad-Welten laden ein, die Beine in Schwung zu halten. Egal, was das Wetter macht, ob die Sonne scheint oder nur die Sterne funkeln: Indoortraining geht immer. Und mit der richtigen Ausstattung macht das sogar Spaß. Denn das Standradfahren ist dem echten Radfahren nähergekommen. Das Tretgefühl ist realitätsnäher, die Animationen sind detailreicher und die sozialen Interaktionsmöglichkeiten vielfältiger. Aus dem Kellerkabuff, in dem der Rollentrainer surrt, ist ein offener Raum mit einem Fenster in die Welt geworden, ablesbar am Erfolg von Zwift – der führenden Trainingscommunity im virtuellen Raum, die sich mit Geräten quasi aller Hersteller nutzen lässt.

Die Voraussetzung, um dort mitzumachen, ist ein Smarttrainer, der in der Regel das eigene Bike zu einem Standergometer mit Internetanschluss macht. Wahlweise lassen sich damit virtuelle Touren bestreiten, speziell gestaltete Trainingseinheiten oder sogar Rennen (siehe Reportage ab Seite 20). Alles, was davon ablenkt, dass man eigentlich auf der Stelle tritt, ist gut. Denn dann hat das Gehirn Futter und kümmert sich nicht um jedes Wehwechen in den Beinen. Und dann macht das Training Spaß, man bleibt länger auf dem Rad und kommt besser in Form. Computer aller Art – Smartphones, Tablets oder PC – schlagen die Brücke zwischen Rad- und Software-Welt.

Alles, was davon ablenkt, dass man auf der Stelle tritt, ist gut – dann macht das Training Spaß

Um die Sache zum Laufen zu bringen, können allerdings ein paar Stunden ins Land gehen. TIPP: Vorher draußen Rad fahren, das entspannt.

Als Trainingsgeräte etablieren sich zunehmend solche mit Direktantrieb. Sie haben viele Vorzüge gegenüber den klassischen Rollen, bei denen der Reifen eine Walze antreibt. Bei Direktantrieben spannt man das Rad mit ausgebautem Hinterrad in den Trainer, dadurch wirkt die Kette direkt auf den Antrieb. Es gibt keinen Schlupf, keine verschlissenen Reifen und ein realitätsnahes Fahrgefühl bis hin zum Sprint. Sie sind vergleichsweise leise und damit auch für Mietwohnungen geeignet. Die Preise für solche Direktantriebe beginnen allerdings erst bei happigen 800 Euro und gehen hinauf bis 1.400 Euro. Dazu

addieren sich außerdem die Abo-Gebühren für die Software (siehe Seite 26), sofern man sich nicht mit den einfachen Funktionen der kostenlos mitgelieferten Apps begnügt. Den Standard setzt hier Wahoo mit seiner Fitness-App; keine ist intuitiver.

In unserem Testfeld ist die freie Rolle von Elite zu 600 Euro am billigsten – ein Smarttrainer, angelehnt an den Prototyp des klassischen Indoor-Trainingsgeräts, wie es Bahnfahrer seit hundert Jahren verwenden. Das Prinzip der freien Rolle ist gut, aber in Sachen Genauigkeit, Bremsleistung und Regelbarkeit spielen die Direktantriebe in einer anderen Liga. Die freie Rolle dürfte daher eher die Spezialisten bedienen, die die freie Fahrt schätzen. Wer sein Rad fester bindet, findet in den vier Direktantrieben gute Partner und muss nicht zum teuersten Gerät greifen. Alle vier messen die Tretleistung akzeptabel genau (maximal plus/minus 3,5 Prozent) und bieten mehr Bremspower, als die Waden hergeben. Die erfahrbaren Unterschiede liegen in Details, die Steckbriefe auf den nächsten Seiten geben darüber Auskunft.

THEMEN

- Rennräder für den Winter SEITE 46
- Test: Winterhandschuhe SEITE 52
- Test: Thermo-Trinkflaschen SEITE 56
- Werkstatt: Korrosionsschutz SEITE 58



WINTERHART

Sie fahren auch bei Kälte oder gar Schnee? Respekt! Dann können Sie unsere Tipps für diese Jahreszeit gut brauchen: Auf den folgenden Seiten steht, wie Sie sich ein Trainingsrad für den Winter aufbauen, was Thermo-Trinkflaschen taugen, welche Winter-Handschuhe die besten sind – und wie Sie Ihr Rad vor Schmutz und Salz schützen

**FOKUSSIERT**

Auch wenn die Kräfte nachließen, kämpfte Emanuel Buchmann bis zum Schluss um einen Platz in den Top Ten

REIFEPRÜFUNG

Emanuel Buchmann durfte sich bei der Spanien-Rundfahrt erstmals als Rundfahrt-Kapitän versuchen. Rückblick auf eine harte Lehrzeit

TEXT

Andreas Kublik

S

So muss sich ein Höhenflug anfühlen, wenn man Radprofi ist: Es geht schon eine Weile bergauf, man fährt Rad an Rad mit den Weltbesten. Und wenn der Favorit dann zweieinhalb Kilometer vor dem Ziel angreift, spürt man auf einmal, dass man als Einziger das Zeug dazu hat, ihm nachzusetzen.

Ungefähr so muss es sich auch für Emanuel Buchmann auf den letzten Kilometern der 4. Etappe der Spanien-Rundfahrt angefühlt haben – im Finale der rund 15 Kilometer langen Bergankunft in der Sierra de la Alfaguara. Und so beschließt der schmale Kletterer, dem gerade entwichenen Simon Yates zu folgen. Alejandro Valverde, Nairo Quintana, Enric Mas und Miguel Ángel López – alle hängt Buchmann mit seinem Antritt ab. Das Ziel erreicht der Kapitän des Team Bora-Hansgrohe zwei Sekunden hinter Yates, aber 17 bis 25 Sekunden vor dem Rest der Favoriten auf den Gesamtsieg. In der Gesamtwertung rückt er auf Rang zwei vor, sieben Sekunden hinter Ex-Weltmeister Michał Kwiatkowski. An diesem Tag war Emanuel Buchmann dort, wo er hinwollte: im Kreis der besten Rundfahrtspezialisten. „Die Vorbereitung auf die Vuelta war super, und ich war auch leistungsmäßig da, wo ich sein wollte“, sagt er später.

Ein ganzes Jahr hatte Buchmann auf dieses Ziel hingearbeitet: bei der Spanien-Rundfahrt in Bestform anzutreten, um in Madrid als einer der zehn Besten des Gesamtklassiments einzufahren. Dafür hatten sie im Team besonders viel Höhentherapie eingeplant und das Training so umgestellt, dass der Athlet sich besser auf die Leistungsspitzen einstellen konnte, die im Kampf um die besten Gesamtplätze nötig sein würden (siehe TOUR 6/2018).

Die Vuelta sollte die erste Reifeprüfung werden. „Emu liebt die Hitze“, erläutert Sportdirektor Enrico Poitschke, warum die Wahl auf die Vuelta fiel. „Und er liebt es, wenn es viele Berge gibt.“ Dazu herrscht dort weniger Medienrummel als bei der Tour de France – das Rennen schien die richtige Wahl, da waren sich Buchmann und Teamleitung einig. Beim Team Bora-Hansgrohe wollten sie sehen, was der begabte Kletterspezialist erreichen kann, wenn man ihn als Kapitän für die Gesamtwertung ins Rennen schickt. „Es ist seine erste große Kapitänsrolle. Es geht um die Herausforderung, das Team anzuführen“, erklärt Poitschke. Chef zu sein in einem Ensemble, in dem Fahrer wie der dreimalige Weltmeister Peter Sagan oder der ehemalige Vuelta-Dritte Rafal Majka sich mitunter in seinen Diensten stellen sollten. Der eigentlich zurückhaltende Zeitgenosse Buchmann sollte klare Ansagen machen, Forderungen stellen, Fehler ansprechen, Aufgaben verteilen. „Ich muss mehr mit den Leuten sprechen, ich muss sie mehr motivieren. Und ich muss ansprechen, wenn etwas nicht gut geklappt hat“, das sagt Buchmann vor der Teampräsentation in Malaga.

DER DRUCK DER ERWARTUNGEN

Es ist durchaus eine Herkulesaufgabe, ein Rennen wie Giro, Tour oder Vuelta als Kapitän für das Klassement zu bestreiten. Es geht darum, drei Wochen keine Schwäche zu zeigen, keine Verschnaufpause einzulegen. Jeden Tag die nötige Form zu zeigen, keine Zeit auf die Besten zu verlieren – oder so wenig wie möglich. Dazu die Dienste der Kollegen in Anspruch zu nehmen – oder gar einzufordern. Und mit dem Druck umzugehen, den die Erwartungen der Teamleitung und der Öffentlichkeit sowie die aufopfernde Arbeit der Mannschaftskollegen ganz von selbst erzeugen. Der Druck, den sich ein junger Klassementfahrer macht, ist groß. Bei Bora haben sie erlebt, wie Dominik Nerz am eigenen Anspruch, am übergroßen Ehrgeiz gescheitert ist – vielleicht auch ein bisschen an fehlender Betreuung in Krisenphasen. Der Allgäuer sollte auch zum Rundfahrt-Kapitän aufgebaut werden – Ende 2016 beendete er seine Karriere, ausgebrannt, mit gerade mal 27 Jahren. „Ein Klassementfahrer muss lernen, mit dem Druck umzu-