30 Seiten **Training** für eine erfolgreiche Saison! Auch für Einsteiger!

ERFOLGS-FORMEL

Üben bringt's, egal ob Sie sich zum ersten Mal an strukturiertes Training wagen oder ein Profi in Sachen Formaufbau sind: Der TOUR-Trainingsplaner liefert für jedes Ziel und jeden Anspruch die entscheidenden Impulse, um sich auf lange Touren, Bergmarathons, Jedermannrennen und Abenteuerfahrten perfekt vorzubereiten

Foto: Skyshot/Greber

STEVENS

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

die Pandemie ist überwunden. 2023 zeichnet sich als normales Sportjahr ab. Das heißt, dass es reichlich Ziele geben wird, um sich auszutoben, die persönlichen Grenzen zu verschieben, Gleichgesinnte zu treffen, gemeinsam zu leiden, zu schwelgen und zu feiern. Mein Rat: Entscheiden Sie sich früh für ein spannendes Ziel, und gehen Sie es an.
Wie? Dafür haben wir auf den nächsten Seiten zahlreiche Tipps. Starten Sie mit unserem Test auf Seite 83 – dort erfahren Sie, was für ein Trainingstyp Sie sind. Mögen Sie es straff strukturiert, und gehen Sie Ihre Ziele langfristig an? Oder sind Sie mehr der spontane Typ, dem Freiheit auf dem Rad wichtiger ist als Struktur? Egal, wie Sie in Sachen Training ticken, wir haben auf jeden Fall Tipps für Sie, wie Sie sich in Schwung bringen können.
Unsere Pläne sind modular aufgebaut. Vom „Training light“, das nur eine lose Struktur vorgibt, bis zum durchgetakteten Jahresplan mit Trainingslagern und Rennplänen für verschiedene Ziele ist im Prinzip alles möglich. Sie können die Module so aneinanderreihen, wie Sie es wollen. Sie können ein ganzes Jahr strikt durchplanen oder einer losen Struktur folgen.
Meine Erfahrung ist: Spaß und Training sind mit dem passenden Programm kein Gegensatz, sondern gehen Hand in Hand. Man muss nicht sklavisch jahraus, jahrein einem Plan folgen, um erfolgreich Rad zu fahren. Aber wenn’s zählt, hilft es, eine Weile vorher Kurs zu halten.
Ich wünsche Ihnen, dass Sie mit Spaß Ihre Ziele erreichen.

ROBERT KÜHNEN
TOUR-Experte
Training & Technik

INHALT

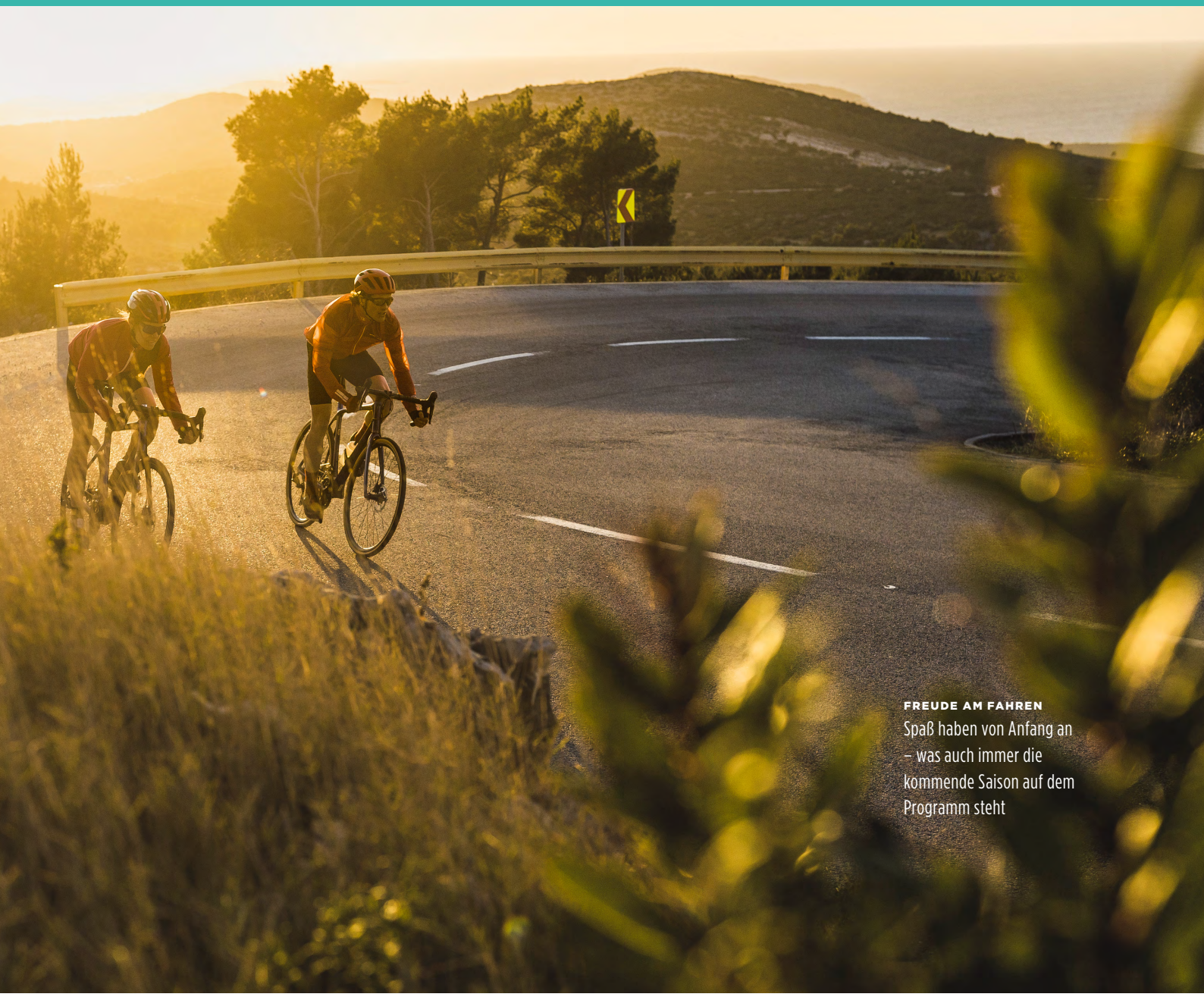
82 Test: Welcher Sporttyp bin ich?
Fahren Sie nur, oder trainieren Sie schon? Wann beginnt planvolles Training? Und sind Sie der Typ dafür?

84 Training light
Besser werden ohne Plan? Tipps für alle, die sich nicht täglich an Trainingspläne halten wollen

86 FAQ zum Training
Die zwölf wichtigsten Fragen zum Thema Radtraining – und zwölf Antworten

88 Operation Ötztaler
In unserer Trainings-Serie begleiten wir einen TOUR-Leser auf seinem Weg zum Ötztaler Radmarathon. Teil 1: Status quo und Leistungsdiagnose

Fotos: Kraus, Skyshot/Greber



FREUDE AM FAHREN
Spaß haben von Anfang an – was auch immer die kommende Saison auf dem Programm steht

94 Jahresplanung
So bereiten Sie sich auf Ihre Saisonziele vor und teilen sich das Jahr richtig ein

96 Trainingszonen & Legende
Wie Sie die Belastungszonen definieren und was einzelne Trainingsintervalle bedeuten.
Plus: Überblick über die Symbole der Trainingspläne

98 Grundlage für die Saison
Zwei verschiedene Basis-Trainingspläne, um in die Saison zu starten: für Jedermänner und Marathonisti

100 Trainingslager
Vier Möglichkeiten, intensiv zu trainieren: Pläne für zu Hause, für den Trip ins Camp und für die Berge

102 Saisonziel: Jedermannrennen
Zwei Trainingspläne für alle, die Spaß am Rasen haben und/oder sich im Rennen behaupten wollen

104 Saisonziel: Bergmarathon & Co.
Wer am liebsten viele Höhenmeter bewältigt, bekommt hier zwei Pläne für epische Kletterpartien

106 Saisonziel: Gravelrennen & Langstrecke
Richtig lange Distanzen auf Schotter oder Asphalt bewältigen – das gelingt mit diesen Trainingsplänen für die Langstrecke

Endlich den Radkumpel im Sprint besiegen? Wer anfängt, sich Ziele zu setzen, beginnt zu trainieren

SPORT ODER TRAINING?

Fahren Sie noch – oder trainieren Sie schon? Und was ist überhaupt der Unterschied zwischen Radfahren nach Lust und Laune und gezieltem Training? Wer braucht wirklich Training? Und macht das Spaß?

Vieles am Rennradfahren macht Spaß – zuvorderst das Tempo, aber auch die Leichtigkeit, die Reichweite, die Gemeinschaft mit Gleichgesinnten. Hingegen nach Plan Rad zu fahren, das klingt für viele erst einmal nicht nach Spaß. Warum sollte man das tun? Zumal: Wer regelmäßig im Sattel sitzt, wird auf dem Rennrad schon alleine durchs Fahren schneller – auch ganz ohne konkreten Plan und Vorsatz. Und wer nur ein- oder zweimal pro Woche fährt, muss sich, auch nach Expertenmeinung, nicht zurückhalten, sondern kann so kräftig in die Pedale treten, wie es ihm oder ihr Spaß macht. Denn der Körper bekommt stets genug Zeit, sich von den Anstrengungen zu erholen.
Problematisch wird's, wenn die Tempofahrten so berauschen, dass man immerzu sein Bestes gibt, also stets so hart wie möglich fährt. Auch die neuen Indoor-Radsport-Welten verführen bisweilen dazu, immer zu intensiv zu ackern. Nach stürmischen Anfangserfolgen erreicht die

Foto: Skyshot/Greber

eigene Fitness damit schnell ein Plateau und stagniert. Und wenn man's weiter übertreibt, legt die Form nach vier oder fünf Wochen Vollgas sogar den Rückwärtsgang ein. Das geschieht, wenn die Erholung nicht mehr ausreicht, um neue Stärke zu schöpfen, und sich die Ermüdung immer stärker aufbaut. Bleibt man dann weiter auf dem Gas, kann das bis zur chronischen Erschöpfung führen, aus der nur eine längere, im Extremfall monatelange Sportpause wieder herausführt.

Damit das nicht passiert, muss die Belastung dosiert werden. Trainieren bedeutet, den Prozess aus Be- und Entlastung zu steuern. Im Kern ist Training Zeitmanagement: Wann fahre ich wie lange und wie schnell? Und wie lange pausiere ich zwischen den Belastungen? Das gewählte Tempo und die Zeit sind die wesentlichen Zutaten im Trainingsrezept. Der Übergang von „nur Fahren" zum Trainieren ist dabei fließend.

> Trainieren bedeutet, den Prozess aus Be- und Entlastung zu steuern

Vielleicht trainieren Sie bereits, ohne dass es Ihnen bewusst ist. Wenn Sie mit einem Vorsatz in eine Ausfahrt gehen – zum Beispiel: „Ich will soundsoviel Kilometer oder Höhenmeter fahren und das locker" –, dann ist das Training. Denn Sie haben sich, wenn auch simpel strukturiert, Ziele für Umfang und Tempo gesetzt. Auch wer sich vornimmt, im Frühjahr ein paar längere Touren zu fahren, um in Form zu kommen, handelt planvoll. Das ist ebenfalls Training. Meist steckt dahinter Erfahrungswissen: Man hat beobachtet, dass eine Methode funktioniert und wendet sie erneut an. Auch im Spitzensport wird so gearbeitet.

Die lockere Trainings-Methode funktioniert, hat aber auch Grenzen. Wenn große Ziele anstehen, wenn besonders wenig Zeit zur Verfügung steht, wenn die Entwicklung nach Stagnation weitergehen soll, braucht es neue Reize und einen Masterplan, um effizient weiterzukommen. Die Vorgaben werden dann konkreter, bis hin zu Trainingsanweisungen für jeden Tag *(wie im Expertenteil ab Seite 98)*.

Logischerweise hat man aber nicht immer Lust oder Zeit, genau das zu machen, was in einem Plan steht. Dann gilt es, abzuwägen zwischen Disziplin – also Sport treiben, auch wenn man gar keine rechte Lust hat – und einer Anpassung des Plans an die Gegebenheiten.

Was für ein Trainingstyp sind Sie? Mögen Sie es besonders geregelt, oder reichen Ihnen grobe Leitplanken? Finden Sie Ihren Spaß mehr in der Freiheit, auf dem Rad das zu tun, was Ihnen gerade gefällt, oder ziehen Sie Befriedigung vor allem aus dem Erreichen großer Ziele, denen Sie vieles unterordnen? Der Test auf dieser Seite hilft Ihnen zu erkennen, was Sie wirklich wollen. Gleich, welchem Typus Sie sich zuordnen, in diesem Spezial finden Sie auf jeden Fall Anregungen, wie Sie mit (mehr) System Ihre Ziele erreichen.

TEST

WELCHER SPORT-TYP BIN ICH?

Wie sehr treffen folgende Aussagen auf Sie zu? Vergeben Sie 1 bis 5 Punkte: 1 = gar nicht zutreffend, 5 = sehr zutreffend

		gar nicht zutreffend **1 Punkt**				sehr zutreffend **5 Punkte**
1	Ich überlege mir vor jeder Fahrt, welches Ziel ich damit verfolge	1	2	3	4	5
2	Ich kenne meine Trainingszonen	1	2	3	4	5
3	Ich bleibe bei meinen Fahrten überwiegend in den Zielzonen	1	2	3	4	5
4	Ich bestreite regelmäßig Intervalltraining	1	2	3	4	5
5	Ich fahre regelmäßig jede Woche	1	2	3	4	5
6	Ich überprüfe und aktualisiere meine Trainingszonen	1	2	3	4	5
7	Ich habe klare sportliche Ziele	1	2	3	4	5
8	Ich habe einen Plan, wie ich mein Ziel erreiche	1	2	3	4	5
9	Ich protokolliere jede Fahrt (Strava o.ä.)	1	2	3	4	5
10	Ich passe meinen Plan an, wenn mir etwas dazwischenkommt	1	2	3	4	5
11	Ich modifiziere meine Mahlzeiten rund um den Sport	1	2	3	4	5
12	Ich weiß, was ich unterwegs essen muss, um leistungsfähig zu sein	1	2	3	4	5
13	Ich zeichne Herzfrequenz und/oder Power auf	1	2	3	4	5
14	Ich plane Erholungstage und Erholungswochen	1	2	3	4	5
	Summe Punkte					

Auswertung (max. 70 Punkte)

SIND SIE EIN TRAININGSPROFI?

bis 20 Punkte
Sie lieben Ihre Freiheit und mögen sich keine Struktur überstülpen lassen. Das ist in Ordnung. Befolgen Sie die allgemeinen Tipps ab Seite 84, um mehr von Ihren Ausfahrten zu profitieren.

21 bis 35 Punkte
Sie liebäugeln schon mit dem Thema Training. Beginnen Sie mit kleineren Trainingshäppchen *(ab Seite 84)* und beobachten Sie, wie Ihnen das bekommt. Entwickeln Sie Appetit auf mehr, blättern Sie vor zu den Expertenplänen ab Seite 98.

36 bis 50 Punkte
Training ist Ihr Ding. Suchen Sie sich ein schönes Ziel und folgen Sie einem der TOUR-Expertenpläne ab Seite 98.

über 50 Punkte
Ein Radprofi könnte sich bei Ihnen eine Scheibe abschneiden. Blättern Sie vor auf Seite 98, planen Sie Ihre Saison und steigen Sie in die TOUR-Expertenpläne ein.

Mehr Spaß durch mehr Leistung: Wer ein paar Faustregeln beachtet, kann sich schnell verbessern – auch ohne ausgetüftelten Trainingsplan

EINFACH MACHEN!

Wer sich auf dem Rad verbessern will, ohne einem detaillierten Trainingsplan zu folgen, ist hier richtig. Die besten Tipps fürs „Training light“

Sie wollen nicht mehr nur drauflos fahren, sondern auf Ihren Runden mehr Spaß haben? Oder gar an einem Marathon, an einer RTF oder einem Jedermannrennen teilnehmen – und auch ankommen, mindestens? Dann sollten Sie ein paar Faustregeln beachten, die Ihre Leistung auf dem Rad garantiert verbessern, ohne dass Sie Tag für Tag einem speziellen Trainingsplan folgen.

AMBITIONIERTE, ABER ERREICHBARE ZIELE SETZEN

Nur wer sich ein Ziel setzt, bleibt motiviert genug, regelmäßig zu trainieren. Deshalb sollten Sie zuallererst ein verbindliches Ziel festlegen.

Foto: Skyshot/Greber

Das kann ein Wettkampf sein, eine Radtourenfahrt (RTF), eine Alpenüberquerung – was auch immer. Bei Rennen und Granfondos sollte man daran denken, sich frühzeitig anzumelden.
Gute, also motivierende Ziele sind solche, die anspruchsvoll und messbar sind. Zum Beispiel eine Distanz, die Sie nicht aus dem Ärmel schütteln können, ein Rennen, das Sie besonders fordert, eine Geschwindigkeit, die Sie noch nicht beherrschen. Nur ein ambitioniertes Ziel hält Sie auf Kurs: Jedesmal, wenn Sie sich in den Sattel schwingen, wissen Sie, warum. Andererseits darf das Ziel nicht utopisch sein. Sie werden nicht im Sommer an der Tour de France teilnehmen, nur weil Sie sich dieses Ziel stecken. Gleichwohl kann ein Nachwuchsfahrer aus diesem Langzeit-Ziel Motivation schöpfen. Messbare Ziele sind Zeitvorgaben oder Platzierungen: zum Beispiel einen Marathon unter zehn Stunden finishen oder eine Platzierung in den Top 100 erreichen.
Verbindlichkeit bekommt Ihr Ziel, wenn Sie anderen davon erzählen oder es gar öffentlich verkünden, so wie unser Protagonist Joe Ramming, der sich den Ötztaler Radmarathon vorgenommen hat *(siehe Seite 88)*.

JAHRESZEITEN BEACHTEN

Fahren Sie nicht das ganze Jahr über den gleichen Stiefel, sondern passen Sie sich den Jahreszeiten an. Gehen Sie es im Winter ruhiger an – insbesondere, wenn Sie sich in der kalten Jahreszeit keine besonderen Ziele gesetzt haben – und in der warmen Jahreshälfte flotter und umfangreicher. Aber schaffen Sie auch innerhalb der Jahreszeiten Abwechslung hinsichtlich Strecke und Tempo.

EINEM GROBEN PLAN FOLGEN

Um Fortschritte zu machen, ist es das Wichtigste, dass Sie regelmäßig fahren. Das Zweitwichtigste: Wechseln Sie Umfang und Tempo, also Dauer und Intensität Ihrer Ausfahrten. Und wenn Sie das wiederum in einer bestimmten Abfolge hinbekommen, sind Sie schon bei einem losen Trainingsplan, ohne zu detailliert Vorgaben erfüllen zu müssen.
Grundsätzlich sollten Sie den größten Teil, etwa 80 Prozent Ihrer Fahrten, im Grundtempo absolvieren *(siehe Kasten Tempo-Ampel rechts)*. Ansonsten sollten Sie versuchen, innerhalb einer Woche folgende Fahrten zu absolvieren *(Beispiel siehe Wochenplan rechts)*:

1. Einmal pro Woche lang und langsam fahren (mindestens 3 Stunden), Schwerpunkt Grundlagentempo. Tipp: Treffen Sie eine feste Verabredung pro Woche für eine längere Gruppenfahrt. Im Winter locker, im Sommer zügiger. Wenn's kalt und nass ist: ab ins Gelände.

2. Einmal pro Woche mittellang (1,5 bis 2 Stunden) mit etwas höherem Grundtempo fahren. Dabei 2 bis 3 längere Steigungen von 10 Minuten kontrolliert und zügig hochfahren, ohne zu hecheln (Schwellentempo).

3. Einmal pro Woche „ballern" (1 bis 1,5 Stunden). Kurze Steigungen von rund 4 Minuten schnellstmöglich mit maximalem Tempo hochstürmen; bewusst die Grenzen der eigenen Leistungsfähigkeit ausloten.

Sie können die Sportwoche noch mit weiteren lockeren Ausdauerfahrten auffüllen oder auch mit anderen Sportarten. Wenn Sie indoor trainieren, können Sie die Fahrten ein Drittel kürzer halten, weil die Rollzeiten weitgehend entfallen. Wer diesem groben Wochenplan 6- bis 8-mal hintereinander hinbekommt, wird sich merklich verbessern – egal, welches Ziel man sich vorgenommen hat. Nach drei Wiederholungen in der vierten Woche etwas kürzer treten.

BEISPIEL WOCHENPLAN LIGHT

Montag	trainingsfrei
Dienstag	insgesamt 1–1,5 Stunden; darin Intervalle: kurze Anstiege von 3–4 Minuten **> max. schnell hochfahren**
Mittwoch	trainingsfrei
Donnerstag	insgesamt 1,5-2 Stunden; darin 3 Anstiege von 10-15 Minuten **> zügig hochfahren**
Freitag	trainingsfrei
Samstag	trainingsfrei (optional 2 Stunden Grundlagentempo)
Sonntag	mehr als 3 Stunden **> lockeres Grundlagentempo**

TEMPO-AMPEL

Wer einem Trainingsplan „light" folgt, sollte zwischen diesen drei Geschwindigkeiten abwechseln

GRÜN	**Grundtempo**, sollte stundenlang möglich sein
GELB	**Schwellentempo**, 10–30 Minuten, typisch für mittellange Anstiege
ORANGE-ROT	**Spitzentempo** über 4 Minuten, Bereich der maximalen Sauerstoffaufnahme, typisch für kurze, steile Steigungen

Wie das unterschiedliche Tempo und damit die Belastung mit Hilfe der Herzfrequenz oder Tretleistung genauer differenzierbar ist, erklären wir auf Seite 96.

12 FRAGEN – 12 ANTWORTEN

Ab welchem Zeitaufwand kann man von Training sprechen?

Ausdauertraining beginnt bei drei Einheiten pro Woche. Der Mindestzeitaufwand, um sich zu verbessern, beträgt rund 5 Wochenstunden – Vielfahrer setzen 6 bis 15 Stunden ein, Leistungssportler noch mehr. Profis trainieren 30 Stunden und mehr.

Wie lange muss ich mich vom Training erholen?

Das hängt vom Trainingszustand, dem Alter und der Höhe der Belastung ab. Normalerweise sollte die Regeneration nach 48 Stunden abgeschlossen sein. Gewaltaktionen und längere Wettkämpfe können aber auch sehr viel längere, im Extremfall wochenlange Regenerationszeiten nach sich ziehen.

Sollte ich jeden Tag trainieren?

Nein. Ein bis zwei Ruhetage pro Woche sind immer sinnvoll, selbst wenn man viel Zeit hat. Man sollte sichergehen, dass der Körper sich wirklich gründlich erholt.

Was ist im Ausdauertraining besonders wichtig?

Kontinuität. Eine starke Ausdauerleistung ist nur über viele Stunden Training und einen langfristigen Aufbau über Jahre möglich. An zweiter Stelle steht die ausreichende Erholung, um Trainingsreize zu verkraften. Nur wer sich ausreichend erholt, kann stärker werden. Zur Erholung gehören auch Schlaf und Ernährung. Wer hierbei Kompromisse macht, beschränkt seine Leistungsfähigkeit.

Woher weiß ich, welche Belastungsintensität die richtige ist?

Etwa 80 Prozent des Radtrainings sollten mit einer Intensität stattfinden, die noch Gespräche mit dem Trainingspartner in ganzen Sätzen zulässt (Grundlagentraining, GA1). Allerdings nicht so entspannt wie im Lehnsessel, sondern schon etwas forcierter, sodass man nach einem Satz auch wieder froh ist, dass jetzt mal der andere redet. Lockeres Geplauder kennzeichnet eine eher regenerative Ausfahrt.

Was bedeutet Grundlagentraining?

Das Fahrtempo relativ niedrig zu wählen, sodass stets ausreichend Sauerstoff vorhanden ist, um das eigene Körperfett optimal als Brennstoff nutzen zu können. Bei dieser moderaten Belastung bildet der Körper neue Zellkraftwerke und feine Blutbahnen zur Versorgung der Muskeln. Die ausdauernden Muskelfasern werden verstärkt angesprochen und lernen, effizienter miteinander zu arbeiten. Dieses Training ist die Basis allen Ausdauertrainings, daher die Bezeichnung „Grundlage“.

Foto: Skyshot/Greber

Man kann Rennradtraining kompliziert machen – muss man aber nicht. Zwölf Antworten auf die wichtigsten Fragen rund um unseren Lieblingssport

SPASS & ARBEIT
Fleiß ist die Grundlage guter Form. Mit dem optimalen Trainings-Mix lässt sich die Leistung gezielt zuspitzen

Lässt sich Ausdauertraining abkürzen?

Nur sehr bedingt. Absolute Spitzenleistungen erfordern immer einen hohen Zeiteinsatz. Aber man kann ein Training bei gegebenem Zeitbudget unterschiedlich effizient gestalten und sogenannte „Junkmiles“ vermeiden – Zeiten mit unwirksamem oder gar kontraproduktivem Training.

Wie wichtig ist Talent für Ausdauersport?

Für absolute Spitzenleistungen ist Talent notwendig. Aber Ausdauer ist gut trainierbar und hat immer auch eine starke Fleißkomponente. Talent sollte man daher nicht überbewerten. Herausragende Leistungen sind immer das Ergebnis von Trainingsfleiß. Die Fachleute streiten sich, ob es wirklich Non-Responder gibt – Menschen, die gar nicht auf Ausdauertraining reagieren.

Gibt es zu langsames Training?

Unter Effizienzgesichtspunkten schon. Ist das Training zu leicht, richtet es keinen Schaden an, bringt aber auch weniger als möglich ist. Der Bereich ganz niedriger Intensität *(Kompensationsbereich, siehe S. 96)* dient gezielt der beschleunigten Erholung nach harten Belastungen.

Wie intensiv muss ich trainieren, um das Beste aus mir herauszuholen?

Ziemlich intensiv. Aber kontrolliert. Maximal 20 Prozent der Trainingszeit sind intensiv; darin kommen auch Maximalbelastungen vor, wie sie für Rennen typisch sind. Der Körper ist grundsätzlich eine faule Socke und macht nicht mehr als notwendig. Um Anpassungen anzustoßen, braucht es daher immer wieder kräftige und neue Reize.

Kann Ausdauertraining der Gesundheit schaden?

Ja. Extremes Ausdauertraining mit sehr hohen Umfängen über lange Zeit ist unter Gesundheitsaspekten nicht optimal – wie jedes andere Hochleistungstraining. Es kann zum Beispiel Herzrhythmusstörungen begünstigen. In Maßen betrieben, überwiegt der gesundheitliche Nutzen aber bei Weitem. Kurzzeitige Spitzenbelastungen gelten hingegen nicht als gesundheitsschädlich für gesunde Menschen. Eine sportärztliche Untersuchung ist vorab ratsam, wenn man sich erstmals an höchste Trainingsintensitäten heranwagt.

Was brauche ich, um mit dem Training loszulegen?

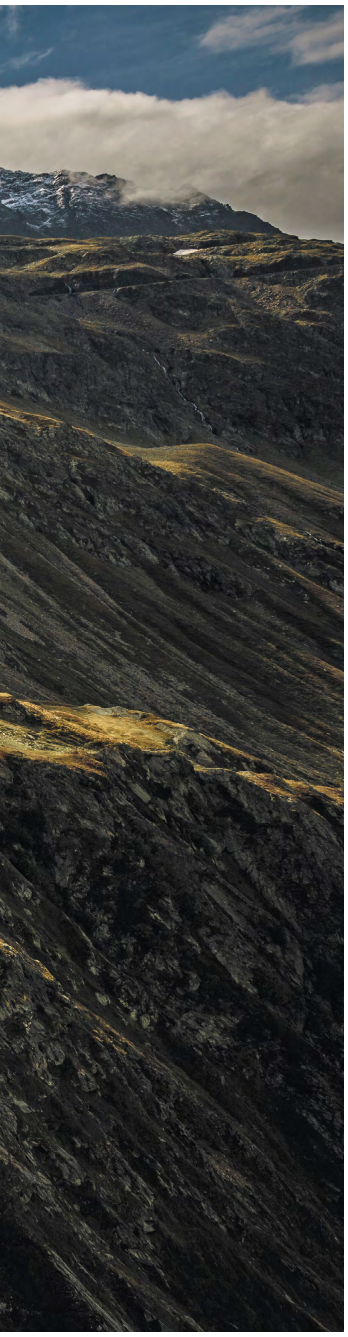
Ein Fahrrad und ein Ziel, mehr nicht. Die Trainingszonen lassen sich grob nach Gefühl einordnen. Pulsmesser und Powermeter sind ergänzende Hilfsmittel für alle, die es genauer wissen wollen.

OPERATION ÖTZTALER

SERIE

GIPFELGLÜCK
Joe Ramming und sein Traum: den legendären Ötztaler Radmarathon zu bewältigen

Ein Familienvater, 50 Jahre alt und beruflich stark eingespannt, hat sich zum Ziel gesetzt, erstmals beim Ötztaler Radmarathon zu finishen. TOUR begleitet und betreut Hobbyfahrer Joe Ramming bei seiner Transformation zum Trainingsprofi. Unsere siebenteilige Serie dokumentiert bis Juli alle wichtigen Aspekte der Vorbereitung: vom Bikefitting über Ernährung bis zur Rennplanung. In Teil 1:



STATUS QUO & LEISTUNGSDIAGNOSE

TEXT
Robert Kühnen

„Meinst du, ich könnte den Ötztaler schaffen?“ Eine eher beiläufig gestellte Frage stieß diese Geschichte an. Joachim „Joe“ Ramming ist Hobbyfahrer. „Ein langsamer Hobbyfahrer“, sagt der 50-Jährige über sich selbst. Aber einer mit Biss: Den Dolomiten-Marathon hat der Familienvater schon mehrmals erfolgreich gepackt – auf der langen Strecke, wenn auch im hinteren Teil des Feldes.

Der Ötztaler aber ist noch mal eine deutlich härtere Nummer: 227 Kilometer und 5.500 Höhenmeter, verteilt auf vier Anstiege, sind ein ziemlich einschüchterndes Pensum – vor allem mit dem Timmelsjoch als letztem Anstieg: Nach dem langen Aufgalopp sind die 1.800 Höhenmeter am Stück ein echtes Brett. Dagegen verblassen sogar manche Bergetappen der Tour de France. Viele Sportlerinnen und Sportler kämpfen nicht nur gegen den Berg und ihren inneren Schweinehund, sondern auch gegen den Besenwagen. Nur wer die Kontrollpunkte im Zeitlimit packt, darf weitermachen. 14 Stunden bis Zielschluss scheinen zwar reichlich bemessen – das ist doppelt so lang, wie die Schnellsten benötigen – dennoch sammelt der Besenwagen stets reichlich Fahrer ein. Krämpfe können auch starke Beine stilllegen. Und ein Einbruch zehrt Zeitpolster schnell auf. Den Zielbogen im Zeitlimit zu durchfahren, ist durchaus eine Herausforderung. Profil, Stimmung und Härte machen den Ötzi zu einem der begehrtesten Marathons; die 4.000 Startplätze werden per Los zugeteilt.

DIE ANFORDERUNGEN

Um die vorderen Plätze streiten beim Ötztaler nur ausgewiesene Spezialisten: Leichte, kletterstarke Fahrer sind im Vorteil. Die Währung heißt „Watt pro Kilogramm Körpergewicht“. Die Besten treten ähnlich vehement ins Pedal wie Radprofis und stürmen mit 5 Watt pro Kilo (W/kg) und mehr die Berge hoch. Damit die Energie reicht, muss die Fettverbrennung tipptopp sein; im mittleren, flacheren Teil der Strecke darf man nicht überzocken, sondern muss energiesparend fahren. Die Mindestleistung, um den Ötzi zu packen, liegt bei 2 bis 2,5 W/kg beim Klettern. Neben der reinen Leistung zählen natürlich auch Geschick in den Abfahrten, ökonomische Fahrweise, ausreichende Ernährung und vieles mehr. Im Prinzip gehen es die langsamen Fahrer ganz ähnlich an wie die Spitze, nur eben nicht so schnell. Und das heißt natürlich auch, dass sie viel länger im Sattel sitzen müssen, was es nicht leichter macht.

Wer es aber gegen alle Widerstände schafft und trotz kräftiger Statur und wenig Zeit fürs Training den Zielbogen in Sölden erreicht, ist für die nächsten Monate auf Wolke sieben. Wer leuchtende Augen sehen will, schaue sich das Finale des Ötztaler Radmarathons an.

UNSER ATHLET JOE

Diese Herausforderung lockt und motiviert auch unseren Protagonisten Joe. „Kann ich das packen?“ Diese Frage treibt ihn schon länger um. Der 50-Jährige fährt seit 15 Jahren Rennrad und nimmt sich in der Regel zwei Jahresziele vor: den Dolomiten-Marathon und die Wendelstein-Rundfahrt. „Ich habe erst spät mit dem Sport begonnen – ich glaube, das limitiert mich“, sagt er über seine Form, „aber es macht mir Riesenspaß. Ich bin so froh, dass ich das Rennrad für mich entdeckt habe.“ Joe fährt gerne mit Freunden eine Tour in den Alpen und verbringt regelmäßig eine Woche auf Mallorca. „Richtig trainiert habe ich bislang nicht“, erzählt er. „Ich bin halt gefahren, wenn ich Zeit hatte und wie es mir Spaß machte.“ Erfahrungen mit Intervalltraining hat er von der Rolle: „Strukturiertes Fahren kenne ich am ehesten von Zwift, da habe ich schon einiges probiert, war mir aber nie ganz sicher, welches Programm das richtige für mich ist.“

Fotos: Kühnen, Ötztal Tourismus/Skarwan

KLETTERFREUDEN
Joe beim Dolomiten-Marathon 2022

Joe ist Familienvater und hat einen anstrengenden Manager-Job, der zudem wöchentliches Pendeln erfordert. Die Hälfte der Woche ist er nicht zu Hause, sitzt zudem lange im Auto. Keine idealen Voraussetzungen, um das Trainingspensum zu steigern. Verbesserungen sind für ihn fast nur über gezielteres Training möglich. Seine technische Ausstattung dafür ist top: Smarttrainer daheim und an seinem Arbeitsort, eine leichte Rennmaschine und ein Gravelbike, beide mit Powermeter. Damit hat er in den vergangenen Jahren bereits Daten gesammelt.

ERSTE ANALYSE

An diesen Daten lässt sich ablesen, dass einige von Joes Bestleistungen in den Winter fielen; im Sommer stach der Dolomiten-Marathon als Energieleistung hervor. Die Steigerung im Winter ging auf ein intensives Zwift-Training zurück. Aber dessen Wirkung verpuffte, weil darauf kein Anschlusstraining oder Wettkampf folgte. Joes Leistungsentwicklung stagnierte über die vergangenen zwei Jahre. Obwohl er jährlich fast 300 Stunden im Sattel saß, ist keine Leistungssteigerung vor seinen Saisonhöhepunkten erkennbar. Joe war im Prinzip immer ähnlich fit, das heißt, er fuhr auf einem Leistungsplateau.

Vor dem Dolomiten-Marathon saß er zwar mehr auf dem Rad, aber das Timing stimmte nicht: Eine Woche vor dem Start, in der bereits eine Reduktion des Trainingsumfangs (Tapering) sinnvoll gewesen wäre, fuhr er noch eine extralange Neun-Stunden-Einheit, seine längste Ausfahrt in diesem Jahr. Auch auffällig: Die einzelnen Fahrten waren oft typische „Misch-Masch-Fahrten“: Statt die meiste Zeit in der GA1-Zielzone zu trainieren, fuhr Joe eher darüber, regelmäßig sogar mit anaeroben Spitzen, verbrachte aber auch viel Zeit bei zu niedrigen Leistungen. Dadurch fehlte der richtige Stimulus, sein aerobes System und damit das Fundament seiner Form weiter auszubauen.

Unser Plan: Mit mehr Struktur und neuen Akzenten im Training sollte mehr möglich sein. Zwar wäre der Ötztaler rein rechnerisch auch mit Joes physiologischem Status quo zu bewältigen, aber eben nur knapp. Ein bisschen mehr Reserve wäre gut.

LEISTUNGSDIAGNOSE

Der erste Schritt vom Spaßfahrer zum Radprofi ist eine Leistungsdiagnose. Die kann man im Labor machen, aber auch auf der Straße, wofür wir uns entscheiden. Der Vor-

Fotos: Kühnen, Sportograf

teil: Der Test findet unter realen Bedingungen statt, wir sind flexibel und nicht auf einen Labortermin angewiesen. Die Durchführung ist zudem günstiger, was häufigeres Testen erleichtert. Mit Hilfe von Simulationsrechnungen lassen sich aus Powerdaten auch Details zum Stoffwechsel ermitteln, was bislang guten Laboren vorbehalten war. Der Anbieter INSCYD bietet solche Rechenkünste an *(siehe auch TOUR 8/2020)*. Im Prinzip ist der INSCYD-Test eine wissenschaftlich vertiefte Version des FTP-Tests *(siehe Kasten rechts)*, den man auch gut selbst machen kann; er stellt im Unterschied zu diesem aber nicht nur die Leistung fest, sondern liefert auch mehr Erklärungen, wo anzusetzen ist, um die Leistung zu verbessern.

Das INSCYD-Testprotokoll erfordert derzeit noch einen betreuenden Coach, ist also kein reines Do-it-yourself-Programm wie der FTP-Test. Joe fährt die vier Intervalle, auf die es im Test ankommt, an einem Novembersonntag in seinem Heimrevier: über 20 Sekunden, 3 Minuten, 10 Minuten und 20 Minuten.

Die Auswertung zeigt, dass Joes Stärken derzeit im Kurzzeitbereich liegen. Er produziert zu schnell zu viel Laktat, was ihn zwar befähigt, kurze Zeit recht schnell zu fahren, aber seine Dauerleistung hemmt. Im sitzenden Sprint zeigt er eine ansprechende Leistung, auch die maximale Sauerstoffaufnahme (VO_2max) ist in Ordnung. Schwächer ausgeprägt ist seine Schwellenleistung, also die maximale Dauerleistung. Auch die Fettverbrennung ist eher schwach. Damit hat er im Grunde das falsche „Motorprofil" für ein Event wie den Ötztaler, wo hohe Schwelle und optimale Fettverbrennung die gefragten Fähigkeiten sind, Sprintqualitäten hingegen verzichtbar.

Sebastian Weber, INSCYD-Mastermind und Profi-Coach, sieht aber Entwicklungspotenzial. „Mit optimalem Training ist eine Anhebung der VO_2max auf mindestens 55 Milliliter pro Minute pro Kilogramm Körpergewicht drin", sagt er – das wäre eine Steigerung um 17 Prozent. Auch die maximale Laktatbildungsrate VLa_max könne

SPRINTTEST
Der sitzende Sprint ist Teil der INSCYD-Leistungsdiagnose

TOUR-PROTOKOLL FÜR DEN FTP-TEST

Suchen Sie sich eine verkehrsarme, ampelfreie Nebenstrecke. Das Profil der Strecke hat Einfluss aufs Ergebnis: An einer Steigung erzielen Sie in der Regel eine höhere Durchschnittsleistung. Wenn Sie auf einen bergigen Wettkampf trainieren, ist die Bergstrecke vorzuziehen. Planen Sie für ein flaches Rennen, eignet sich eine flache Strecke besser für den Test.

Wenn das Thema Leistungsdaten für Sie neu ist, sollten Sie vor dem Test ein bis zwei Wochen mit dem Powermeter fahren, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie dynamisch die Anzeige des Geräts reagiert. Fahren Sie ein paar Berge hoch, dann werden Sie sehen, wie Ihre Leistungsspitzen nachlassen und sich die Leistung einpegelt. So gewinnen Sie eine realistische Einschätzung, auf welchem Leistungsniveau Sie in etwa fahren können. Nach dieser Eingewöhnung sind Sie bereit für einen ersten Test.

Da Sie sich bei dem Test maximal anstrengen, sollten Sie gesund und belastbar sein. Im Zweifel lassen Sie sich zuvor sportärztlich mit einem Belastungs-EKG untersuchen.

DER TESTABLAUF

30 Minuten	Warm-up, mit ein, zwei kurzen, knackigen Antritten nach knapp 20 Minuten
5 Minuten	Vollgas
10 Minuten	lockeres Rollen
20 Minuten	Vollgas
15 Minuten	Cool-down

FTP = die maximale 20-Minuten-Leistung mal 0,95 = _____

Wenn Sie das Gefühl haben, Sie hätten noch härter fahren können, sollten Sie den Test nach einer Woche wiederholen. Die höchste Durchschnittsleistung erzielen Sie mit einer gleichmäßigen Fahrt.

FTP-Test auf der Rolle
Grundsätzlich ist der Test auch indoor möglich. Zwift zum Beispiel bietet dazu verschiedene Protokolle an. In der Regel sind die Werte drinnen etwas niedriger als draußen. Um Fortschritte festzustellen, sollte der Test immer auf die gleiche Weise durchgeführt werden.

KLETTERLEIDEN
Kampf am Berg. Joe beim Dolomiten-Marathon 2021

ZUR PERSON

JOE RAMMING
50 Jahre, 1,83 Meter, 76 Kilo, 12,5 % Körperfett
Status quo fährt seit 15 Jahren Rad; saß 2022 knapp 300 Stunden im Sattel
Highlight 2022 Dolomiten-Marathon
Ziel 2023 Ötztaler im Zeitlimit
Trainingszeitbudget 8 Stunden pro Woche
INSCYD-Schwellendiagnose 212 Watt

langfristig von 0,5 auf 0,4 Millimol pro Liter Blut pro Sekunde sinken, also um 20 Prozent, mehr sei mit acht Wochenstunden Training nicht zu erwarten. Beides würde aber die Schwellenleistung erhöhen, also die Kletterpower für den Ötzi.

Um das aerobe Fundament zu stärken, legen wir den Fokus zunächst stärker auf das Training der Grundlagenausdauer, mit deutlicherem Fokus auf den unteren Grundlagenausdauerbereich (GA1) als bislang. Um beim Ötztaler schneller zu werden, wird Joe also zunächst erst mal langsamer fahren. Intensives Indoor-Training wird reduziert, auch die Strecken draußen werden angepasst: Ein langes Training am Wochenende von drei oder mehr Stunden wird Joe zukünftig auf einer relativ flachen Strecke fahren, auf der er seine Belastung besser dosieren kann als auf den hügeligen Kursen, die er bislang fuhr und die ihn immer wieder in den roten Bereich zwangen. Je nach Wetter wird das Straßen- oder Gravelrad zum Einsatz kommen. Ein morgendliches Indoor-Nüchtern-Training von anderthalb Stunden fällt auch in die GA1-Zone und unterstützt den Ausbau der noch mageren Fettverbrennung, die für den Ötzi zentrale Bedeutung hat.

Zusätzlich absolviert Joe wöchentlich zwei Intervalltrainings. Einerseits stehen Intervalle mit 110 Prozent Schwellenleistung auf dem Programm – ein Kompromiss aus Reiz für die VO_2max und nicht zu hoher Laktatbildung. Andererseits sogenannte Sweet-Spot-Intervalle an der Grenze GA2/EB, absolviert mit niedriger Drehzahl, um die schnellen Muskelfasern anzusprechen und sie mehr auf Ausdauer zu trimmen *(siehe Seite 97)*. Wir wollen damit sichergehen, seine Kurzzeitleistung nicht weiter zu stimulieren, die ihm beim Ötzi nichts bringt *(vgl. auch das ähnliche Trainingsprogramm für Radmarathons auf Seite 104)*.

AUSBLICK

Rund acht Wochen nach Trainingsbeginn wird Joe die Leistungsdiagnose erstmals wiederholen. Fest eingeplant ist dazu ein einwöchiges Trainingslager auf Mallorca im April, wo er auch Berge fahren wird, außerdem ein kurzes, intensives Bergcamp im Mai am Gardasee sowie der Nove Colli in Cesenatico als Trainingswettkampf. Auf dem Weg zum Ötztaler am 9. Juli wird er dann noch die Wendelstein-Rundfahrt bestreiten.

Joe freut sich auf die anstehenden Aufgaben: „Mit dieser intensiven Betreuung wird das Abenteuer Ötztaler noch mal spannender. Was ich schon gelernt habe, ist, dass ich mir im Training auch mal mehr Zeit für die Erholung nehmen muss.“

Foto: Sportograf

Trainieren wie ein Profi

TOUR Trainingscamp MALLORCA

25.02. – 04.03.23 Santa Ponsa
18.03. – 25.03.23 Playa de Muro / Alcudia

- Täglich vier Leistungsgruppen für individuelles Training und Fahrvergnügen
- Eine Woche Training auf den schönsten Strecken im Südwesten und Norden Mallorcas
- Leistungsorientierte Trainingsplanung, Bike-Fitting, Athletik-Training, Ernährungsberatung, 100 % Spaß

www.radsport-mallorca.de JETZT BUCHEN!

Veranstalter:

PHILIPPS BIKE TEAM

RAD-VERMIETUNG • RADSPORT-FERIEN

MASTERPLAN

Ein großes Ziel erfordert langfristige Vorbereitung. Hier zeigen wir Ihnen, wie Sie aus den einzelnen Bausteinen dieses Trainings-Spezials Ihren persönlichen Jahresplan zusammensetzen können – wahlweise für einen oder auch zwei Saisonhöhepunkte

Der Anlauf für große Ziele ist lang. Es lohnt sich, den groben Rahmen zeitig abzustecken und spezielle Phasen wie Trainingslager früh zu planen

Radprofis nehmen rund sieben Monate Anlauf, um für die Tour de France in Top-Form zu kommen – und an dieser Methodik können sich Hobbyradsportler durchaus ein Beispiel nehmen. Die TOUR-Pläne bestehen aus dem Basistraining für Februar und März, speziellen Trainingslager-Plänen sowie der gezielten Wettkampfvorbereitung über acht Wochen auf den Hauptwettkampf. Auf dem Weg dahin sollten auch Trainingswettkämpfe bestritten werden – einerseits um Rennpraxis zu sammeln, andererseits als besonders intensives Training. Denn ein Wettkampf lässt sich nicht beliebig simulieren. Ganz besonders gilt das fürs Fahren im Feld. Darauf kann man sich nicht alleine vorbereiten. Wenn die Trainingszeit knapp ist, kommt einem Trainingslager besondere Bedeutung zu, um gezielt mehr trainieren zu können und auf diese Weise Trainingsreize zu erzeugen, für die im Alltag schlicht die Zeit fehlt.
Im Folgenden zeigen wir beispielhaft, wie der Anlauf auf verschiedene Ziele gestaltet werden kann.

EIN SAISON-HÖHEPUNKT

WOCHE	
1.	Basisplan
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	
10.	Wettkampfplan
11.	
12.	
13.	
14.	
15.	
16.	
17.	WETTKAMPF

Klassiker: Ein Saisongipfel. Absolvieren Sie vom Wettkampfdatum zurückgerechnet acht Wochen den Wettkampfplan (Woche 10-17) und füllen Sie die Zeit davor mit dem Basisplan auf. Ist mehr Zeit verfügbar, verlängern Sie den Basisplan

SAISONHÖHEPUNKT RADMARATHON MIT TRAININGSLAGER

WOCHE	
1.	Basisplan
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	Trainingslager
8.	
9.	
10.	Wettkampfplan
11.	
12.	
13.	Bergcamp
14.	Trainingswettkampf
15.	
16.	
17.	WETTKAMPF

Hier ersetzt das Frühjahrstrainingslager die letzten drei Wochen des Basisplans. Ist der Wettkampf ein Radmarathon, ist es sinnvoll, in Woche 13 den Bergcamp-Plan in den Wettkampfplan einzuschieben

ZWEI SAISON-HÖHEPUNKTE

WOCHE	
1.	Basisplan
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	
10.	Wettkampfplan
11.	
12.	Trainingswettkampf
13.	
14.	Trainingswettkampf
15.	
16.	
17.	WETTKAMPF
18.	Basisplan
19.	
20.	
21.	
22.	Wettkampfplan
23.	
24.	
25.	
26.	
27.	
28.	
30.	WETTKAMPF

Zwei Saisonhöhepunkte: Vor dem Anlauf zum zweiten Saisongipfel bringen vier Wochen Basisplan etwas Entspannung

Foto: Greune

STEUER-BERATER

Training erfordert die Einteilung der Belastung – in Bereiche unterschiedlicher Intensität. Das subjektive Empfinden ist eine Möglichkeit, die Intensität zu steuern. Besser gelingt es mit Hilfe von Powermetern und/oder Pulsmessern

Wie hart ist die Fahrt? Erfahrene Sportler können das abschätzen, Powermeter aber helfen sehr

TRAINING NACH WATT ODER PULS – 7 TRAININGSZONEN

Bezeichnung	Abkürzung	Zone	Prozentsatz der FTP	Prozentsatz des Schwellenpulses	Anstrengung	Beschreibung
Kompensationsbereich	**KB**	**1**	bis **55 %**	bis **70 %**	ganz leicht	dient der Erholung nach hartem Training
Grundlagenausdauer 1	**GA1**	**2**	bis **77 %**	bis **85 %**	moderat	Grundtempo aller Trainings, stundenlang möglich
Grundlagenausdauer 2	**GA2**	**3**	bis **90 %**	bis **95 %**	auf Dauer hart	Tempotraining, sehr lange Intervalle möglich
Entwicklungsbereich	**EB**	**4**	bis **105 %**	bis **100 %**	hart	Schwellentempo, maximal eine Stunde möglich
Aerobe Kapazität	**VO_2 max**	**5**	bis **130 %**	bis **110 %**	sehr hart	maximale aerobe Belastung, bis acht Minuten Belastungszeit
Anaerobe Kapazität	**AK**	**6**	bis **180 %**	nicht anwendbar	extrem hart	Intervalle mit anaeroben Anteilen, bis zwei Minuten Belastungszeit
Sprint	**SP**	**7**	**maximale Leistung**	nicht anwendbar	je nach Dauer	Kurzzeitbereich unter 30 Sekunden, volle Belastung

Foto: Skyshot/Greber

SO LESEN SIE DIE EINHEITEN DES TAGES

Sie trainieren nach Zeitangaben in Stunden, Minuten und Sekunden. Im Plan wird für jeden Trainingstag zunächst die Gesamtzeit des Trainings dargestellt, dessen Farbe auch das Grundtempo anzeigt: Es liegt – außer beim Kompensationstraining **(hellgrün)** – immer im Grundlagenbereich 1 **(mittelgrün)**. Darin eingebettet sind verschiedene Zeitintervalle (verschiedenfarbige Kästchen), die Sie mit höherer Geschwindigkeit fahren.

LESEBEISPIELE

–24	1	3x 10′	
Noch 24 Tage bis zum Wettkampf	Gesamttrainingsdauer: 1 Stunde im Bereich Grundlagenausdauer 1	Nach Aufwärmen (mind. 15 Min.) fahren Sie 3 Intervalle à 10 Minuten im Entwicklungsbereich EB	Fahren Sie die Intervalle vorzugsweise am Berg – zur Erholung einfach zwischendurch wieder abfahren

–5	1
Noch 5 Tage bis zum Wettkampf	Hellgrün bedeutet Training bei geringster Intensität, das der aktiven Erholung dient (Kompensationsbereich KB), Dauer hier: 1 Stunde

INHALTE DER SCHLÜSSELTRAININGS

Schlüsseltrainings sind die Inhalte, auf die Sie nicht verzichten sollten, weil sie Sie fit machen für Ihre spezifischen Ziele. Schlüsseltrainings können besondere Intervall-Formen beinhalten oder wie Nüchtern- und Gruppentraining eine besondere Grundform aufweisen.

4x	
2′	3′

Ausreiß-Intervalle für heiße Rennen
Treten Sie viermal hart an und ziehen Sie das Tempo jedesmal 2 Minuten lang auf sehr hohem Niveau im AK-Bereich durch – dann jeweils 3 Minuten kontrolliert weiterfahren im EB. Zwischen den Intervallen vollständig erholen.

Sweet-Spot-Intervalle

2 x 45′

Zwei Intervalle von je 45 Minuten Dauer an der Grenze GA2/EB – Zielzone 90% der FTP – , dazwischen vollständig erholen.

Schwellen-Intervalle

4x 10′

Vier Intervalle von je 10 Minuten Dauer im Entwicklungsbereich EB. Dazwischen jeweils vollständig erholen. Mit zunehmender Fitness kann diese Intervallpause kürzer werden.

VO_2max-Intervalle

4x 4′

Viermal 4 Minuten im Bereich der maximalen Sauerstoffaufnahme VO_2max. Anfangs dürfen die Erholungszeiten dazwischen lang sein. Ziel: Reduktion auf 2 Minuten

Gruppentraining

Das Rasen in der Gruppe braucht Übung. Wer Jedermannrennen fahren will, sucht sich daher am besten Mitstreiter für regelmäßige Gruppenfahrten.

SYMBOLE

Tagesprogramm

1
Gesamtdauer Radtraining
(hier: 1 Stunde Grundtempo GA1)

1
Gesamtdauer Indoortraining

30′
Gesamtdauer Krafttraining
(hier: 30 Minuten)

1
Gesamtdauer Radtraining im Kompensationsbereich

Gruppentraining

Intervalle

1x 25′
Intervalle im Grundlagenbereich 2 (GA2) (hier: 1 x 25 Minuten); dazwischen vollständig erholen

4x 5′
Intervalle im Entwicklungsbereich (EB) (hier: 4 x 5 Minuten); dazwischen vollständig erholen

2 x 20′
Sweet-Spot-Intervalle
an der Grenze GA2/EB (90% FTP)

6x 6″
Intervalle/Sprints
(hier: 6 x 6 Sekunden), je mind. 6 Minuten Abstand dazwischen

Intervalle mit unvollständiger Erholung

10x 30″ 30″
10 Intervalle im VO_2max-Bereich, je 30 Sekunden Belastung, gefolgt von 30 Sekunden Erholung im GA 1

Trainingsschwerpunkte

Bergtraining Fahren Sie Intervalle bevorzugt am Berg. Wechseln Sie ab und zu in den Wiegetritt

Frequenzorientiertes Training
Betont schnell treten, Ziel: mehr als 100 Umdrehungen pro Minute

Kraftorientiertes Training
Intervalle mit 40–60 U/min an der Grenze GA2/EB

Parabel-Sprint In Senken voll beschleunigen, bergauf im großen Gang. Tempo und Trittfrequenz möglichst lange beibehalten

Sprint Im Flachen aus mittlerer Geschwindigkeit (ca. 30 km/h) mit großem Gang antreten und beschleunigen

Bergauf-Sprint An einer Steigung mit 4–8 % im Stehen und mit großem Gang antreten

Sonstiges

Guter Zeitpunkt für einen **Leistungstest** zur Überprüfung der Trainingsbereiche

Nüchterntraining
Regt den Fettstoffwechsel an. Frühstück nach dem Training

LANGSAM IN SCHWUNG KOMMEN

Bevor man mit den speziellen Wettkampfplänen loslegt, sollte man nach einem Basisplan trainieren. Beide hier empfohlenen Varianten lassen sich aber auch während der Saison einstreuen, um zwischen Saisonhöhepunkten die Form zu halten

Die Grundlagen erlernen fürs Saisonziel – das gelingt mit den Basisplänen

Foto: Skyshot/Greber

M

Mit den Basis-Trainingsplänen legen Sie eine gute Grundlage, um sich anschließend mit Hilfe von Rennplänen noch spezifischer vorbereiten zu können. Sie enthalten auch Rollentrainingseinheiten während der Woche. In beiden Plänen dominiert das Grundlagentraining – große Umfänge bei moderatem Tempo *(siehe Seite 96)*. Dabei zählen Kontinuität und langsame Steigerung der Belastung. Es kommt nicht darauf an, Frühjahrsmeister zu sein. Nehmen Sie sich die Zeit, langsam in Schwung zu kommen.

PLAN A: SCHNELL UND DYNAMISCH

Basisplan A bereitet Sie darauf vor, bei Jedermannrennen und ähnlichem mitzumischen, Sie lernen eine dynamische Fahrweise mit Tempospitzen. Der Plan kommt auf im Schnitt acht Trainingsstunden pro Woche, zwei Krafttrainings inklusive. Novizen sollten unter Anleitung das Freihanteltraining erlernen *(siehe TOUR 1/2023 oder www.tour-magazin.de)*. Wer weniger Zeit investieren will, kann auf vier Trainingseinheiten pro Woche reduzieren.

PLAN B: DAUERPOWER

Basisplan B bereitet Sie auf Radmarathons & Co vor – also auf gleichmäßige Dauerbelastungen. Fünf Radeinheiten pro Woche, davon drei Rollentrainings, umfassen durchschnittlich 9,5 Stunden. Empfehlenswert sind kurze zusätzliche Einheiten für die Rumpfkraft (Core Strength), die frei verteilt werden können. Die Trainingseinheiten am Wochenende dauern bis zu 4,5 Stunden – das sind die Schlüsseltrainings dieses Basisplans, sie haben also höchste Priorität. Wer mehr Zeit hat – oder ein deutlich längeres Rennen anpeilt – kann diese Schlüsseltrainings auch weiter ausdehnen. Bei Zeitknappheit oder kürzeren Rennen lassen sich die Wochenend-Einheiten auch kürzen. Sie können auch nur vier Einheiten pro Woche trainieren, nur die langen Schlüsseltrainings sollten Sie beibehalten. Ein Nüchterntraining auf der Rolle unterstützt das Ankurbeln des Fettstoffwechsels.

Mit dem jeweiligen Basisplan in den Beinen sollte das Fundament gelegt sein für stundenlanges Radfahren. 100 bis 150 Kilometer sollten Sie dann locker bewältigen. Weiter geht's mit Trainingslager- oder Wettkampfplänen.

BASISPLAN JEDERMANNRENNEN

WOCHE 1	MO	
	DI	45′ 30′
	MI	1 8x 30″ 30″
	DO	
	FR	45′ 30′
	SA	1,5 1x 20′
	SO	2
WOCHE 2	MO	
	DI	45′ 30′
	MI	1 10x 30″ 30″
	DO	
	FR	45′ 30′
	SA	1,5 1x 20′
	SO	2,5
WOCHE 3	MO	
	DI	45′ 30′
	MI	1 12x 30″ 30″
	DO	
	FR	45′ 30′
	SA	1,5 1x 30′
	SO	3
WOCHE 4	MO	
	DI	45′ 30′
	MI	1 8x 30″ 30″
	DO	
	FR	45′ 30′
	SA	1,5 1x 20′
	SO	2,5
WOCHE 5	MO	
	DI	45′ 30′
	MI	1 10x 30″ 30″
	DO	
	FR	45′ 30′
	SA	2
	SO	3

WOCHE 6	MO	
	DI	45′ 30′
	MI	1 12x 30″ 30″
	DO	
	FR	45′ 30′
	SA	2 1x 30′
	SO	3,5
WOCHE 7	MO	
	DI	45′ 30′
	MI	1 12x 30″ 30″
	DO	
	FR	45′ 30′
	SA	2 1x 30′
	SO	4
WOCHE 8	MO	
	DI	45′ 30′
	MI	1 8x 30″ 30″
	DO	
	FR	45′ 30′
	SA	1,5
	SO	2,5
WOCHE 9	MO	
	DI	45′ 30′
	MI	1 12x 30″ 30″
	DO	
	FR	45′ 30′
	SA	2 1x 30′
	SO	4

BASISPLAN RADMARATHON

WOCHE 1	MO	
	DI	1 3x 4′
	MI	1,5 2 x 6′
	DO	1
	FR	
	SA	2 1x 10′
	SO	2,5
WOCHE 2	MO	
	DI	1 4x 4′
	MI	1,5 3 x 6′
	DO	1
	FR	
	SA	2 1x 15′
	SO	3
WOCHE 3	MO	
	DI	1 5x 4′
	MI	1,5 2 x 10′
	DO	1
	FR	
	SA	2 1x 15′
	SO	3,5
WOCHE 4	MO	
	DI	1 2x 4′
	MI	1,5 1 x 10′
	DO	1
	FR	
	SA	2
	SO	2,5
WOCHE 5	MO	
	DI	1 3x 6′
	MI	1,5 2 x 15′
	DO	1
	FR	
	SA	2,5 1x 20′
	SO	3,5

WOCHE 6	MO	
	DI	1,25 4x 6′
	MI	1,5 3 x 15′
	DO	1
	FR	
	SA	2,5 1x 25′
	SO	4
WOCHE 7	MO	
	DI	1,25 4x 8′
	MI	1,5 2 x 20′
	DO	1
	FR	
	SA	3 1x 30′
	SO	4,5
WOCHE 8	MO	
	DI	1,25 3x 6′
	MI	1,5 1 x 20′
	DO	1
	FR	
	SA	2
	SO	3
WOCHE 9	MO	
	DI	1,5 4x 8′
	MI	1,5 2 x 20′
	DO	
	FR	1
	SA	3 1x 30′
	SO	4

SCHLÜSSEL-TRAININGS

- lange Einheiten am Wochenende und VO_2max-Intervalle *(linker Plan)*, Schwellen- und Sweet-Spot-Intervalle *(rechter Plan)*

Die Erklärung aller Symbole finden Sie auf SEITE 97

Klar, ist ein kompaktes Trainingslager am schönsten in der Ferne – zum Beispiel auf Mallorca. Aber es geht auch zu Hause

NICHTS ALS SPORT

Trainingslager sind eine gute Gelegenheit, intensive neue Trainingsreize zu setzen. Das geht schon während eines verlängerten Wochenendes – im neuntägigen Trainingscamp natürlich erst recht

Einmal Radprofi sein? Im Trainingscamp können sich auch Freizeitsportler und -sportlerinnen wie ihre Vorbilder ganz und gar auf ihren Lieblingssport konzentrieren: Essen, Radfahren, Schlafen – und sonst nichts. Kein Job, keine Kinder, keine sonstigen Einschränkungen. Durch den Fokus auf den Sport ist mehr Belastung möglich. Nicht wenige fahren in einer Woche „Malle“ ein Vielfaches der Kilometer, die sie zu Hause schaffen. Das setzt gute Trainingsreize, wenn man es nicht heillos übertreibt. Zu einem Trainingslager gehören auch die Vor- und Nachbereitung. Wer ohne Vorbereitung hinfährt, sich dann die Kante gibt und anschließend nicht ausreichend erholt, wird unterm Strich wenig davon haben – häufig wird man dann krank, und der Trainingseffekt ist futsch.

DAVOR UND DANACH GUT PLANEN

Deshalb umfassen unsere Trainingslagerpläne auch die Woche vor und nach dem Camp. Abhängig vom Zeitpunkt im Jahr und im Trainingsaufbau haben die Trainingslager auch unterschiedliche Funktionen: Früh in der Saison wird hauptsächlich Grundlage gefahren, Berge werden je nach Form und Trainingsziel noch ausgeklammert. Später im Saisonverlauf können Camps natürlich auch der spezifischen Wettkampfvorbereitung dienen – auch in kompakter Form, wie unser viertägiges Bergcamp, das Flachlandbewohner mit den Bergen konfrontiert, die später bei Marathons zu bewältigen sind. Vier bis sechs Wochen vor dem anvisierten Wettkampf sollte das letzte Trainingslager enden.

TRAININGSCAMP ZU HAUSE

Wer partout keine Möglichkeit hat zu verreisen, kann ein Trainingscamp auch zu Hause durchziehen. Es wird dann schwieriger als in der Ferne, sich vollkommen auf den Sport einzustellen. Zumal auch eine andere Umgebung Teil des Trainingsreizes ist. Aber mit der richtigen Einstellung kann auch ein Trainingslager daheim sehr positive Wirkung entfalten. Wir zeigen Pläne für vier Varianten: ein Trainingscamp zu Hause rund um ein Wochenende, ein neuntägiges Camp zu Hause über zwei Wochenenden, ein Frühjahrstrainingslager über neun Tage und ein spezielles Bergcamp über vier Tage.

Foto: Soeder

TRAININGSLAGER ZU HAUSE

	-5 SO	2,5
WOCHE 1	-4 MO	
	-3 DI	1; 1x 20'
	-2 MI	2,5
	-1 DO	
	1 FR VM	1
	1 FR NM	2,5
	2 SA	4,5; 3x 10'
	3 SO	6; 3 x 30'
WOCHE 2	1 MO	1
	2 DI	
	3 MI	
	4 DO	1
	5 FR	
	6 SA	1
	7 SO	2,5

VN = Vormittags
NM = Nachmittags

FRÜHLING 9 TAGE

WOCHE 1	-5 MO	
	-4 DI	1; 1x 20'
	-3 MI	
	-2 DO	1; 3x 6'
	-1 FR	
	1 SA	1,5; Anreise & Akklimatisieren
	2 SO	3,5
WOCHE 2	3 MO	4; 3x 7'
	4 DI	3; 3x 10'
	5 MI	5
	6 DO VM	1
	6 DO NM	2
	7 FR	4,5
	8 SA	5; 3x 20'
	9 SO	Abreise
WOCHE 3	1 MO	1
	2 DI	
	3 MI	
	4 DO	1
	5 FR	
	6 SA	1
	7 SO	2

SOMMER 9 TAGE

WOCHE 1	-5 MO	
	-4 DI	1; 1x 20'
	-3 MI	
	-2 DO	1; 3x 6'
	-1 FR	
	1 SA	1,5; Anreise & Akklimatisieren
	2 SO	4
WOCHE 2	3 MO	5; 3x 10'
	4 DI	4; 3 x 20'
	5 MI	6; 3x 45'
	6 DO VM	1
	6 DO NM	2
	7 FR	4,5; 4x 10'
	8 SA	5; 2 x 45'
	9 SO	Abreise
WOCHE 3	1 MO	1
	2 DI	
	3 MI	
	4 DO	1
	5 FR	
	6 SA	1
	7 SO	2,5

BERGCAMP

WOCHE 1	-4 MO	
	-3 DI	1; 1x 20'
	-2 MI	
	-1 DO	1; 3x 6'
	1 FR	1; Anreise
	2 SA	4,5; 2 x 45'
	3 SO	6; 3x 45'
WOCHE 2	4 MO	5; 3x 45'; Abreise
	1 DI	1
	2 MI	
	3 DO	1
	4 FR	
	5 SA	1
	6 SO	2

Die Erklärung aller Symbole
finden Sie auf
SEITE 97

Sehnsuchtsort für Tempo-Süchtige: der Nürburgring

DIE KUNST DES BALLERNS

Diese Pläne machen Sie zum besseren Rennfahrer. Sie lernen, deutlich schneller zu fahren und sich im Sprint zu behaupten. Das Programm ist geeignet für alle, die Jedermannrennen bestreiten oder Tempo bolzen wollen

Sie haben Spaß am Rasen? Dann sind Sie hier richtig. Im Unterschied zu den Marathon-Trainingsplänen *(Seite 104)*, die ein hohes Grundtempo trainieren, lernen Sie mit diesen Rennplänen, richtig schnell zu fahren, in Gruppen zu springen oder einen Sprint anzuziehen – Fähigkeiten, die in klassischen Radrennen gefragt sind, aber auch Spaß machen, wenn man unter Freunden einen Ortschildsprint austrägt. Ein höhere Spitzengeschwindigkeit ermöglicht Ihnen auch, leichter in den Windschatten der anderen zu kommen und diesen länger zu halten – eine zentrale Fähigkeit in jedem Rennen. Denn im Windschatten lässt sich viel Energie sparen. Wer abreißen lässt, sieht die Gruppe oft nie wieder. Um in schnellen Gruppen mitzukommen, ist es wichtig, schnell reagieren und explosiv kleine Löcher zufahren zu können. Dafür muss man lernen, entsprechend dynamisch anzutreten.

KRAFT UND TECHNIK

Im Endspurt sind diese Fähigkeiten natürlich auch gefragt. Deshalb stehen in den Rennplänen auch Sprinteinheiten. Wer das noch nie trainiert hat, wird alleine durch eine bessere Ansteuerung der Muskulatur zu Beginn schnell besser. Sprinten ist auch eine Frage der Technik, nicht nur der Kraft.

LENKER AN LENKER

Um die Rennsituation vorwegzunehmen, bieten sich regelmäßige Gruppenfahrten an. Nur so lernt man, sich am Hinterrad des Vordermannes zu halten und Lenker an Lenker nicht nervös zu werden. Eine Gruppenausfahrt pro Woche sollte daher mindestens stattfinden. Alternativ bietet die Teilnahme an einer City-Rennserie eine Möglichkeit, regelmäßig Rennpraxis zu sammeln und die Fahrtechnik zu polieren. In größeren Städten trifft sich die Radszene oft auch unter der Woche zum City-Kriterium.

Der Level-1-Plan richtet sich an Wenigfahrer und Neulinge, der Plan umfasst im Schnitt 8 Wochenstunden. Der Level-2-Plan kommt auf 12 Stunden und richtet sich an Routiniers und Vielfahrer.

Foto: Rad am Ring/sportograf.com

RENNEN LEVEL 1

WOCHE 1	-55	
	-54	1 · 6x 6″
	-53	
	-52	1 · 3x 4′
	-51	
	-50	2 · 4x 5′
	-49	3
WOCHE 2	-48	
	-47	1 · 6x 6″
	-46	
	-45	1,5 · 4x 4′
	-44	
	-43	2 · 4x 6′
	-42	3,5
WOCHE 3	-41	
	-40	1 · 6x 6″
	-39	
	-38	1,5 · 4x 4′
	-37	
	-36	2 · 4x 6′
	-35	4
WOCHE 4	-34	
	-33	1 · 6x 6″
	-32	
	-31	1,5 · 4x 4′
	-30	
	-29	1,5 · 3x 5′
	-28	2,5

WOCHE 5	-27	
	-26	1,5 · 8x 10″
	-25	
	-24	1,5 · 4x 4′
	-23	
	-22	2 · 4x 2′ 3′
	-21	4
WOCHE 6	-20	
	-19	1 · 6x 6″
	-18	
	-17	2,5 · 4x 4′
	-16	
	-15	2 · 5x 2′ 3′
	-14	3,5
WOCHE 7	-13	
	-12	1 · 6x 6″
	-11	
	-10	1 · 3x 4′
	-9	
	-8	2 · 5x 2′ 3′
	-7	2
WOCHE 8	-6	
	-5	1
	-4	2 · 3x 4′
	-3	
	-2	
	-1	1 · 3x 1′
	0	4 Rennen

RENNEN LEVEL 2

WOCHE 1	-55	
	-54	1 · 6x 6″
	-53	2
	-52	2 · 3x 4′
	-51	
	-50	2 · 4x 5′
	-49	3,5
WOCHE 2	-48	
	-47	2 · 6x 10″
	-46	2
	-45	2 · 4x 4′
	-44	
	-43	2,5 · 4x 6′
	-42	4
WOCHE 3	-41	
	-40	2 · 10x 6″
	-39	2
	-38	2,5 · 4x 4′
	-37	
	-36	3 · 4x 6′
	-35	4,5
WOCHE 4	-34	
	-33	1 · 4x 15″
	-32	2
	-31	1 · 4x 4′
	-30	
	-29	2 · 3x 5′
	-28	3,5

WOCHE 5	-27	
	-26	2 · 8x 6″
	-25	2
	-24	2 · 4x 4′
	-23	
	-22	2 · 4x 2′ 3′
	-21	5
WOCHE 6	-20	
	-19	2 · 8x 6″
	-18	2
	-17	2,5 · 4x 4′
	-16	
	-15	3 · 5x 2′ 3′
	-14	4
WOCHE 7	-13	
	-12	2 · 6x 6″
	-11	2,5 · 4x 4′
	-10	
	-9	
	-8	2 · 5x 2′ 3′
	-7	3
WOCHE 8	-6	
	-5	1
	-4	2 · 3x 4′
	-3	
	-2	1
	-1	1 · 3x 1′
	0	5 Rennen

Die Erklärung aller Symbole
finden Sie auf
SEITE 97

Kletterglück lässt sich erlernen – mit den TOUR-Trainingsplänen für Bergmarathons oder individuelle Alpentouren

DEM HIMMEL SO NAH

Ausgiebige Klettertouren üben einen magischen Reiz aus – mit und ohne Startnummer. Das Gipfelglück kann süchtig machen. Unsere Kletterpläne machen Ihnen Gämsenbeine – für mittlere und sehr ausgiebige Klettereien

Bergauf zählt jeder Tritt. Kein Rollen wie in der Ebene, kein Verschnaufen, kaum Windschatten. Wer die Berge meistern will, muss lernen, seinen Tritt zu dosieren und nicht nachzulassen; muss seine Psyche darauf trainieren, bei aller Anstrengung stets das Positive zu sehen und früh in einen meditativen Zustand zu gelangen. Die körperlichen Voraussetzungen dafür sind ein ausreichend großer „Motor“ und eine Muskulatur, die an die Bergfahrt gewöhnt ist. Das Vermögen holen Sie sich mit dem Basistraining *(Seite 98)*, die Spezialisierung für den Berg mit dem Bergtrainingslager *(Seite 100)* und den Spezialplänen auf der rechten Seite.

FÜR KLEINE UND GROSSE BERGE

Der kleine Plan mit 8 Wochenstunden bereitet Sie auf eine Klettertour mit 2.500 Höhenmetern vor, der große mit 12 Wochenstunden auf 5.000 Höhenmeter und mehr. Damit können Sie Marathons fahren, Bergtouren aller Art oder Abenteuer wie das Everesting angehen – das wiederholte Befahren einer Steigung, bis die gesammelten Höhenmeter der Höhe des Mount Everest entsprechen.

Zentral für das Klettertraining sind – Überraschung! – Berge. Bergauf ist der Tritt anders, auch der Oberkörper wird anders gefordert. Um lange Berge zu trainieren, bieten sich lange Berge an. Wer keine in seinem Trainingsrevier findet, kann durch das wiederholte Befahren kürzerer Steigungen einen ähnlichen Effekt erzielen. Kriterium ist die summierte Belastungszeit bergauf.

LANGE INTERVALLE FAHREN

Unverzichtbare Schlüsseltrainings in den Bergplänen sind lange, sogenannte Sweet-Spot-Intervalle bei 90 Prozent Schwellenleistung, sowie Intervalle im Entwicklungsbereich an und etwas oberhalb der Anaeroben Schwelle. Beide Belastungsformen sind nicht superhart, was ihre Intensität betrifft – die Schwierigkeit kommt durch die Dauer zustande: 20 Minuten Sweet-Spot sind gut zu machen, 45, 60 oder gar 90 Minuten sind jedoch hart. Wiederholte lange Intervalle aber sind essenziell, um epische Bergmarathons in den Griff zu bekommen.

Foto: Skyshot/Greber

MARATHON LEVEL 1

WOCHE 1	-55	
	-54	1 · 4x 4'
	-53	
	-52	1 · 3x 5'
	-51	
	-50	2 · 1 x 20'
	-49	3
WOCHE 2	-48	
	-47	1 · 4x 4'
	-46	
	-45	1,5 · 3x 8'
	-44	
	-43	1,5 · 1x 30'
	-42	3,5
WOCHE 3	-41	
	-40	1 · 4x 4'
	-39	
	-38	1,5 · 3x 10'
	-37	
	-36	2 · 2 x 20'
	-35	4
WOCHE 4	-34	
	-33	1 · 4x 4'
	-32	
	-31	1,5 · 2x 10'
	-30	
	-29	1,5 · 1 x 20'
	-28	2,5
WOCHE 5	-27	
	-26	1,5 · 4x 4'
	-25	
	-24	1,5 · 4x 10'
	-23	
	-22	2 · 2 x 30'
	-21	4
WOCHE 6	-20	
	-19	1 · 4x 4'
	-18	
	-17	2,5 · 5x 10'
	-16	
	-15	2 · 2 x 30'
	-14	3,5
WOCHE 7	-13	
	-12	1 · 4x 4'
	-11	
	-10	1 · 2x 10'
	-9	
	-8	1 · 1 x 30'
	-7	2
WOCHE 8	-6	
	-5	1
	-4	2 · 3x 5'
	-3	
	-2	
	-1	1 · 3x 1'
	0	4 · Marathon

MARATHON LEVEL 2

WOCHE 1	-55	
	-54	1,5 · 3x 3'
	-53	2
	-52	2 · 3x 5'
	-51	
	-50	2 · 1 x 20'
	-49	3,5
WOCHE 2	-48	
	-47	2 · 3x 4'
	-46	2
	-45	2 · 3x 8'
	-44	
	-43	2,5
	-42	4 · 1 x 30'
WOCHE 3	-41	
	-40	2 · 4x 4'
	-39	2
	-38	2,5 · 3x 10'
	-37	
	-36	3
	-35	4,5 · 2 x 30'
WOCHE 4	-34	
	-33	1
	-32	2
	-31	1 · 2x 10'
	-30	
	-29	2
	-28	3 · 1 x 30'
WOCHE 5	-27	
	-26	2 · 4x 4'
	-25	2
	-24	3 · 5x 10'
	-23	
	-22	2
	-21	4,5 · 3 x 30'
WOCHE 6	-20	
	-19	2 · 4x 4'
	-18	2
	-17	2,5 · 6x 10'
	-16	
	-15	3
	-14	5 · 2 x 45'
WOCHE 7	-13	
	-12	2 · 4x 4'
	-11	2
	-10	
	-9	
	-8	2 · 3x 10'
	-7	3 · 2 x 30'
WOCHE 8	-6	
	-5	1
	-4	2 · 3x 5'
	-3	
	-2	1
	-1	1 · 3x 1'
	0	8 · Marathon

SCHLÜSSELTRAININGS

- **3-6 x 10 Min EB**, 100-105% FTP
- **1-3 x 20-45 Min** Sweet Spot Training, 90% FTP
- **Trittfrequenz am Berg** rund 85 U/Min

Die Erklärung aller Symbole
finden Sie auf
SEITE 97

Der Horizont ist das Ziel, der Untergrund egal

DER RUF DER WEITE

Treten, einfach immer weiter treten – das lieben die Spezialisten der Langstrecke: Brevets, 24-Stunden-Rennen, Etappenfahrten, Gravelabenteuer. Wer die Extreme ausloten will, findet hier eine Vorlage, richtig lange Distanzen zu trainieren

Das Bewältigen extremer Langstrecken ist vor allem Kopfsache. Tiefs sind dabei unvermeidlich, auch mit bester Vorbereitung – aber mit der richtigen Einstellung und Erfahrung überwindbar. Vorausgesetzt, die Basis stimmt: Fitness und Ermüdungsresistenz, das richtige Pacing, die richtige Ernährungsstrategie. Sind diese Fähigkeiten gegeben, kann der menschliche Körper wahre Wunder vollbringen. Körperfett bietet Treibstoff für viele Tage, und wenn das Tempo nicht zu hoch ist, können Beine sehr, sehr lange arbeiten.

LÄNGE KOMMT VON LÄNGE

Zuversicht gewinnen Langstreckensportler, indem sie sich an immer längere Strecken herantasten. Wer sich auf Brevets wie das legendäre Paris-Brest-Paris bewirbt, muss nachweisen, dass er eine Reihe größerer Distanzen bereits gemeistert hat. So funktioniert auch das Training: Auf der einen Seite bringen Kontinuität und angepasste Umfänge die aerobe Fitness. Gelegentliche überlange Strecken verschieben dann sowohl die körperlichen als auch die mentalen Grenzen. Wer 200 Kilometer geschafft hat, peilt 300 Kilometer an. Wer 300 gepackt hat, erschreckt auch nicht mehr vor 400. Mit ausreichendem Energienachschub sind Leistungen möglich, über die Außenstehende nur den Kopf schütteln können.

Um diese Distanzen mit normalem Zeitbudget zu trainieren, polarisieren wir die Trainingsumfänge: Einerseits sind regelmäßig kürzere Einheiten geplant, sodass das Training mit dem normalen Leben vereinbar ist. Dazu gibt es immer mal wieder richtig lange Trainings. Wichtig dabei ist, dass auch die Erholungszeiten danach eingehalten werden, um sehr lange Fahrten zu verdauen.

ESSEN ÜBEN

Zum Langstrecken-Training gehört auch, zu lernen, wie man sich richtig und ausreichend bei solchen Dauerbelastungen ernährt. Energienachschub ist in Training und Wettkampf besonders wichtig. Auf langen Strecken kann das zur Herausforderung werden. Daher ist es wichtig herauszufinden, wie viel man wovon verträgt. Im Prinzip eignen sich alle leicht verwertbaren Kohlenhydrate wie Früchte, Fruchtschorlen, Mehlspeisen, Reis oder Pasta. Für die optimale Energiezufuhr von mehr als 60 Gramm Kohlenhydraten pro Stunde ist aber eine ausgeklügelte Strategie mit dem richtigen Zucker-Mix notwendig, den Sportnahrungsprodukte bieten.

Wir haben zwei Pläne im Angebot: Der Gravel-Plan mit durchschnittlich 10,7 Wochenstunden zielt auf hügelige Schotterabenteuer. „Ultralang flach“ ist ein Plan für tellerflache Langstrecken wie die Vättern-Rundfahrt in Schweden, mit durchschnittlich 12 Wochenstunden.

Foto: Wenzel

GRAVEL LANGSTRECKE

WOCHE 1	-55	
	-54	1,5
	-53	
	-52	1,5 3x 10'
	-51	
	-50	1,5 1 x 20'
	-49	4
WOCHE 2	-48	
	-47	1,5
	-46	
	-45	3 4x 10'
	-44	
	-43	1,5 1 x 30'
	-42	4,5
WOCHE 3	-41	
	-40	1,5
	-39	
	-38	3 5x 10'
	-37	
	-36	2 2 x 20'
	-35	5
WOCHE 4	-34	
	-33	1,5
	-32	
	-31	1
	-30	
	-29	1,5 1 x 20'
	-28	4

WOCHE 5	-27	
	-26	1,5
	-25	
	-24	3 5x 10'
	-23	
	-22	2 2 x 25'
	-21	6
WOCHE 6	-20	
	-19	1,5
	-18	
	-17	3 6x 10'
	-16	
	-15	2 1 x 60'
	-14	5
WOCHE 7	-13	
	-12	1,5
	-11	
	-10	1 2x 10'
	-9	
	-8	1,5 1 x 30'
	-7	3
WOCHE 8	-6	
	-5	1
	-4	1,5 1 x 20'
	-3	
	-2	
	-1	1
	0	7 Wettkampf

ULTRALANG FLACH

WOCHE 1	-55	
	-54	1,5
	-53	1
	-52	1
	-51	
	-50	1,5 1 x 20'
	-49	4
WOCHE 2	-48	
	-47	1,5
	-46	1,5 5x 3'
	-45	3
	-44	
	-43	1,5 1 x 30'
	-42	5
WOCHE 3	-41	
	-40	1,5
	-39	2 4x 5'
	-38	3
	-37	
	-36	2 1 x 45'
	-35	6
WOCHE 4	-34	
	-33	1,5
	-32	1
	-31	1 3x 3'
	-30	
	-29	1,5 1 x 20'
	-28	4

WOCHE 5	-27	
	-26	1,5
	-25	2 5x 5'
	-24	3
	-23	
	-22	2 1 x 45'
	-21	7
WOCHE 6	-20	
	-19	1,5
	-18	2 6x 5'
	-17	3
	-16	
	-15	2 1 x 45'
	-14	5
WOCHE 7	-13	
	-12	1,5
	-11	1
	-10	1
	-9	
	-8	1,5 1 x 30'
	-7	3
WOCHE 8	-6	
	-5	1
	-4	1,5 4x 5'
	-3	
	-2	
	-1	1
	0	10 Wettkampf

SCHLÜSSELTRAINING

- Morgendliche Nüchterntrainings
- Extralange Fahrten am Wochenende

Die Erklärung aller Symbole
finden Sie auf
SEITE 97

PROBEABO

MAL KURZ ALLES GEBEN.

MIT TOUR IN BESTFORM

IHRE VORTEILE

- 3 TOUR Ausgaben für nur 15 € (statt 20,70 €)
- 28 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf
- Willkommens-Geschenk nach Wahl
- Nach der 3. Ausgabe entscheiden Sie, ob Sie weiterlesen

EINFACH AUF DIE SEITE KLICKEN UND DIREKT BESTELLEN!

Mehr Geschenke und Infos finden Sie unter:
abo.tour-magazin.de/05693b

BUCH "OHNE MAMPF KEIN DAMPF"
Im Wert von 19,90 €

BUCH "ROLLEN-TRAINING"
Im Wert von 12 €

BUCH "BIKE FITTING"
Im Wert von 29,90 €

JETZT ANGEBOT SICHERN...

abo.tour-magazin.de/05693b
+49 (0) 521- 55 99 55

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer an:
Für Print und Print + Digital 05693, für Digital 05695.

Wenn Sie sich innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt der 3. Ausgabe nicht bei uns melden, wissen wir, dass Sie TOUR regelmäßig lesen möchten und Sie erhalten TOUR zum derzeit gültigen Preis von 79,90 € (D), 84,90 € (A), 102,90 € (CH), 109,90 € (sonstiges Ausland) inklusive Porto und Versandkosten für mindestens 12 Ausgaben. Bei Bestellung inklusive Digital-Abo zuzüglich 10 €. Die Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt der ersten Ausgabe ohne Angabe von Gründen schriftlich bei Delius Klasing Verlag GmbH, Postfach 10 16 71, 33516 Bielefeld widerrufen werden.