

# FROM 0 TO GRAN FONDO

A cyclist wearing a white jersey and a white helmet is riding a road bike on a winding asphalt road that curves along a mountain ridge. The sun is low on the horizon, creating a warm, golden glow. In the background, a sign on a wooden post reads "GRAN FONDO FINISH". The road is bordered by a metal guardrail, and the surrounding landscape is rugged and mountainous.

Der ehrliche Wegweiser für  
Späteinsteiger in den Rennradsport

Dr. Matthias Ganninger

# From 0 to Gran Fondo

**Mindset. Material. Motor. Machen!**

*Der ehrliche Wegweiser für  
Späteinsteiger in den Rennradsport*

**Dr. Matthias Ganninger**



***Ride on!***

**Haftungsausschluss (Disclaimer):**

Die Inhalte dieses Buches wurden sorgfältig recherchiert und basieren auf den Erfahrungen des Autors. Dennoch übernehmen Autor und Verlag keine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit oder Vollständigkeit der bereitgestellten Informationen. Das Nachfahren der Trainingspläne und Routen erfolgt auf eigene Gefahr. Radsport ist eine körperlich fordernde Aktivität; vor Beginn des Trainings wird eine sportärztliche Untersuchung dringend empfohlen.

**Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2026 Ride on! – Dr. Matthias Ganninger  
Am Eichwald 27, 79379 Müllheim im Markgräflerland  
E-Mail: [kontakt@from0togranfondo.de](mailto:kontakt@from0togranfondo.de)  
Web: [www.from0togranfondo.de](http://www.from0togranfondo.de)

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Urhebers unzulässig.

Umschlaggestaltung: Dr. Matthias Ganninger  
Satz: Gesetzt mit  $\LaTeX$   
Druck: Amazon Fulfillment (Kindle Direct Publishing)

**ISBN 978-3-9828430-7-0** (Taschenbuch)

# Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>I. MINDSET – Dein Kopf fährt mit</b>	<b>7</b>
<b>Neue Horizonte</b>	<b>9</b>
Die Effizienz der Maschine . . . . .	12
Ohne Netz . . . . .	13
Mit Neugierde . . . . .	14
Die Kunst des digitalen Scoutings . . . . .	15
Das Abenteuer im Zeitfenster: Micro-Adventures . . . . .	16
Vom Radius zur Resilienz . . . . .	17
<b>Quäl dich, Du Sau!</b>	<b>19</b>
Das Erbe der Jäger: Warum wir warten können . . . . .	21
Die Ökonomie des Schmerzes: Wie das Gehirn rechnet . . . . .	25
<b>Wo stehst du?</b>	<b>31</b>
Der TÜV vor dem Tuning (Medical Clearance) . . . . .	33
Die nackten Zahlen (Die Baseline) . . . . .	34
Zeit-Tetris: Die Währung der Konsistenz . . . . .	37
Der Vertrag mit dir selbst: Vom Wunsch zum Projekt . . . . .	38
<b>II. MATERIAL – Hardware für Helden</b>	<b>41</b>
<b>Das Arbeitsgerät – Dein Bike</b>	<b>43</b>
Neu, Gebraucht oder Leasing? . . . . .	45
Geometrie: Rennrad ohne Rückenschmerzen . . . . .	48
Der Antrieb: Die Mathematik des Überlebens am Berg . . . . .	51
Die Bremsen-Frage: Felge vs. Scheibe . . . . .	55
Laufräder und Reifen: Wo Tuning wirklich lohnt . . . . .	57

<b>Kontaktpunkte – Comfort is Speed</b>	<b>61</b>
Reifen: Der einzige Kontakt zur Straße . . . . .	62
Sattel: Härte statt Polster . . . . .	66
Cockpit: Breite, Spacer und Lenkerband . . . . .	70
<b>Die Symbiose – Bikefitting für schmerzfreie Kilometer</b>	<b>73</b>
Schritt 1: Das Fundament (Die Füße) . . . . .	74
Schritt 2: Der Maschinenraum (Sattelhöhe) . . . . .	75
Schritt 3: Die Balance (Nachsitz) . . . . .	77
Schritt 4: Das Cockpit (Reach & Drop) . . . . .	78
Troubleshooting: Wenn der Körper spricht . . . . .	79
Wann zum Profi? . . . . .	81
<b>Deine Rüstung – Kleidung und Aero</b>	<b>83</b>
Bib-Shorts: Die wichtigste Investition . . . . .	85
Aero for Amateurs: Segel-Effekte vermeiden . . . . .	88
Das Zwiebelprinzip (nicht nur) am Berg . . . . .	92
Füße: Schuhe und Socken . . . . .	94
<b>Das Cockpit – Daten und Navigation</b>	<b>99</b>
Das Gehirn am Lenker: Navigation und Pacing . . . . .	100
Powermeter und Herzfrequenz: Input vs. Output . . . . .	103
Sicherheit: Radar und Licht . . . . .	106
<b>Die Werkstatt – Survival Skills</b>	<b>109</b>
Das Notfall-Kit: Was in die Satteltasche muss . . . . .	109
Pflege und Sicherheit . . . . .	112
<b>III. MOTOR – Dein Körper und deine Ernährung</b>	<b>115</b>
<b>Muskulatur &amp; Energieversorgung</b>	<b>117</b>
Hubraum und Drehzahl: Deine Muskelfasern . . . . .	119
Die Kraftwerke: Mitochondrien – Wo das Fett schmilzt . . . . .	121
Die zwei Tanks: Fett vs. Kohlenhydrate . . . . .	124
Der Mann mit dem Hammer . . . . .	125
<b>Treibstoff für den Alltag – Das Fundament der Leistung</b>	<b>127</b>
Alltags-Ernährung: Das Fundament der Leistung . . . . .	128

Auf dem Rad: Das rollende Buffet . . . . .	I34
Kühlung und Hydraulik: Trinken . . . . .	I36
Watt per Kilo – Das Gewichtsmanagement . . . . .	I37
<b>Deine Kennzahlen im Cockpit – Zonen, Watt und Herzfrequenz</b>	<b>141</b>
Die Wohlfühl-Falle (Black Hole Training) . . . . .	I42
Der Ankerpunkt: Die Functional Threshold Power (FTP) . . . . .	I44
Der TÜV für den Motor: Dein Test-Protokoll . . . . .	I45
Das 5-Zonen-Modell: Die Landkarte . . . . .	I48
Daten-Management: Was auf das Display gehört . . . . .	I50
<b>Die Tankstelle im Rennen – High Performance Nutrition</b>	<b>153</b>
Flüssig vs. Fest: Die Hierarchie der Verdauung . . . . .	I54
Der DIY-Sweat-Test: Kennst du deine Leckrate? . . . . .	I55
<b>Wartung und Tuning – Regeneration und Supplements</b>	<b>159</b>
Die Goldene Stunde: GLUT4 und das offene Fenster . . . . .	I60
Schlaf und Alkohol: Bremser und Turbo . . . . .	I62
Legale Tuningteile: Was wirklich schneller macht . . . . .	I64
<b>IV. MACHEN! – Training und Ausfahrten</b>	<b>167</b>
<b>Das Zeit-Paradoxon – Training im echten Leben</b>	<b>169</b>
Der Mythos der 20 Stunden . . . . .	I69
Time-Crunched Training: Die Kunst des Weglassens . . . . .	I71
Der Familien-Friedensvertrag . . . . .	I73
<b>Die Pain Cave – Deine Effizienz-Waffe</b>	<b>177</b>
Smart Trainer und Zwift: Die Gamification des Leidens . . . . .	I78
Das Setup: Wind, Schweiß und Unterhaltung . . . . .	I80
Strukturierte Workouts: Der Autopilot für deine Fitness . . . . .	I82
<b>Der digitale Pfadfinder – Routenplanung für Genießer</b>	<b>187</b>
Komoot und Strava: Das dynamische Duo . . . . .	I88
Heatmaps lesen: Nutze die Schwarmintelligenz . . . . .	I91
Der Reality-Check: Warum Kilometer lügen . . . . .	I92
<b>Fahrtechnik – Beherrsche die Maschine</b>	<b>195</b>
Eingeklickt und Angstfrei: Der Pakt mit dem Pedal . . . . .	I96

Die hohe Schule der Kurve: Physik schlägt Angst . . . . .	200
Abfahren wie ein Profi: Die Kunst der entspannten Geschwindigkeit . . . . .	203
<b>Race Day – Die Logistik des Erfolgs</b>	<b>207</b>
Die Woche davor: Die Kunst des Nichtstuns . . . . .	208
Der Morgen davor: Ein Countdown der Vernunft . . . . .	210
Pacing-Strategie: Das Management der Endlichkeit . . . . .	212
Verpflegung im Rennen: Das Buffet auf dem Oberrohr . . . . .	215
<b>V. MEHR – Nach deinem ersten Gran Fondo</b>	<b>219</b>
<b>Die Lust am Leiden – Warum wir uns das antun</b>	<b>221</b>
Die Flucht aus dem Komfort: Warum Bequemlichkeit unglücklich macht . . . . .	223
Type 2 Fun: Wenn es erst danach Spaß macht . . . . .	225
Die Chemie des Glücks: Endocannabinoide statt Endorphine	228
Das Gedächtnis als Schönfärber: Die Peak-End-Rule . . . . .	230
<b>Die Werkzeugkiste des Willens – Tricks gegen den Schmerz</b>	<b>233</b>
Chunking: Wie man einen Elefanten isst . . . . .	233
Das innere Skript: Mantras und Selbstgespräche . . . . .	235
Fokus-Steuerung: Dissoziation vs. Assoziation . . . . .	237
Der Bio-Hack: Die Facial-Feedback-Hypothese . . . . .	239
<b>Der Windschatten – Die Physik der Gruppe</b>	<b>241</b>
Die 30-Prozent-Regel: Aerodynamik für Faule . . . . .	243
Die Sprache des Pelotons: Handzeichen und Akustik . . . . .	245
Formationen und die Todeszone . . . . .	249
Der Ziehharmonika-Effekt: Warum es hinten weh tut . . . . .	251
<b>Materialschlacht – Was dich wirklich schneller macht</b>	<b>255</b>
Der Mythos vom Leichtbau: Wann Gewicht wirklich zählt . . . . .	255
Free Speed im Antrieb: Wachs statt Öl . . . . .	257
Was du dir sparen kannst: Keramiklager und OSPW . . . . .	260
<b>Mehr als nur Radfahren – Die Ziellinie ist erst der Anfang</b>	<b>263</b>
Der Montag danach: Stolz und Leere . . . . .	264

---

Die Metamorphose: Du bist kein Hochstapler mehr . . . .	266
Das Team hinter dem Team: Eine Liebeserklärung . . . .	268
Pay it forward: Vom Rookie zum Mentor . . . . .	269

<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>277</b>
-----------------------------	------------

# Einleitung

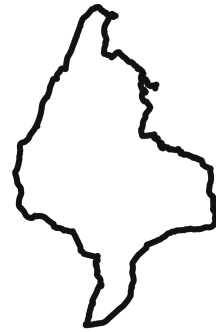
## Gute Beine

Das Surren des *Freilaufs* sägt durch die Stille. Der Fahrtwind pfeift an meinem Oberkörper vorbei. Mein Jersey klebt am Körper, völlig durchtränkt vom Schweiß der Anstrengung und der Kraft der Sonne an diesem ungewöhnlich warmen Frühlingstag. Doch jetzt, in der Abfahrt, sorgt die Nässe für eine angenehme Kühlung.

Ich blicke kurz auf den Radcomputer: 66,7 km/h. Nice!

Ich atme tief durch die Nase ein. Langsam durch den Mund aus. Meine Hände umfassen fest die Drops, die Schultern sind gesenkt, die Arme leicht gebeugt. Der Nacken ist locker. Der Kopf ist frei. Ich trete nochmal in die Pedale, die Übersetzung ist am Anschlag und meine Trittfrequenz sehr hoch. Aber was soll's, heute habe ich gute Beine. 72,2 km/h!

Ich bin im Flow. Ich bin eins mit meinem Rad, das der Apex der Kurve folgt. Nach dieser Abfahrt werde ich heute meinen ersten *Gran Fondo* beenden; die magische Grenze von 100 am Stück gefahrenen Kilometern. Eine Grenze, die mir noch vor wenigen Wochen unerreichbar schien. Eine Grenze die ich hier, auf der Abfahrt von Schloss Bürgeln nach Feldberg durchbrechen werde. Einfach so. Nein, wenn wir ehrlich sind nicht "einfach so". Aber dazu später<sup>1</sup>.



**STRAVA**

Distanz	Höhenmeter	Zeit
101,07 km	1.391 m	4h 25min

---

<sup>1</sup> In der Tat ist das der Gegenstand dieses Buches: die Geschichte, wie ich hierher (und noch viel weiter) kam, was ich auf diesem Weg gelernt habe, die ich gerne weiter geben möchte.

Aber in diesem Moment fühlt es sich einfach an. Es ist wieder so ein Moment in dem ich erfüllt bin von Zufriedenheit, Klarheit und Gegenwärtigkeit. Kein Gedanke an irgendetwas, das nicht mein Körper, mein Fahrrad oder die Straße ist. Voller Fokus auf die Abfahrt, auf diesen Moment.

Doch wenn mir jemand vor ein paar Jahren gesagt hätte, dass ich das hier tue – ich hätte ihn ausgelacht. Oder ihm wahrscheinlich gar nicht erst zugehört, weil ich zu außer Atem gewesen wäre.

Denn die Wahrheit ist: Dieser 42-jährige Mann auf dem Rennrad, der gerade mit über 70 Sachen ins Tal rauscht, war vor gar nicht allzu langer Zeit ein ganz anderer. Spulen wir zurück. Zurück zu dem Tag, an dem mein größtes körperliches Problem nicht ein mittlerer Anstieg im Südschwarzwald war, sondern der Gummibund meiner Boxershorts.

## **Come on!**

Es gibt diesen einen Moment, in dem man sich nicht mehr selbst belügen kann. Bei manchen ist es ein Foto aus dem Urlaub, bei anderen die Kurzatmigkeit nach zwei erklimmenen Stockwerken. Bei mir, im Alter von knapp über 40 Jahren und 1,85 Meter Größe, waren es 88 Kilogramm und ein Bauchansatz, der den Bund meiner Unterwäsche regelmäßig nach außen klappte. „Plopp“ machte es dann fast unhörbar und ich wurde wieder darauf hingewiesen, dass es da noch diese Baustelle gab.

Dabei hatte ich eigentlich immer „gemacht“. Haus renovieren, zwei Söhne großziehen, ein fordernder Job in der Pharmaindustrie. Ich redete mir ein: „Ich bin doch aktiv.“ Aber Stress ist kein Sport. Zwischen 2017 und 2021 spürte ich, wie ich nicht nur körperlich träger wurde sondern auch im Kopf. Auch die vielen Routinen, die sich über die Jahre eingeschlichen hatten halfen nicht dabei, agil, aufmerksam oder fit zu bleiben. Ich war bequem geworden.

Eines Tages, als ich meine Eltern besuchen war, fiel mir ein altes Foto in die Hände. Meine Mutter hatte es beim Aufräumen einer riesigen, alten Truhe gefunden und zeigte es mir. Darauf abgebildet war ich als Zwölfjähriger in der Einfahrt meiner Eltern in Bretten. Ich lehnte lässig an einer Mülltonne, unter mir das viel zu große,

---

knallgelbe Giant Stahl-Rennrad meines Bruders. Wenn ich das Bild heute betrachte, sehe ich eine Folterbank: Rahmenschaltung, Riemenedale, knüppelharte Übersetzung. Aber damals spürte ich nur eines: Freiheit.

Ich erinnerte mich an das Gefühl, über Feldwege zu jagen, über die Nebenstraßen im Kraichgauer Hügelland. Das Fahrrad, nicht nur das Rennrad meines Bruders, auch das in den späten 80ern obligatorische BMX-Rad und später ein Alu-Mountainbike, haben mich damals unabhängig und frei fühlen lassen. Denn sie haben meinen Radius erweitert. Mit dem Rad konnte ich an Orte fahren, die ich sonst nicht erreicht hätte. Im Sommer war das oft der Baggersee in Forst oder Ubstadt-Weiher. So gerne ich dort auch immer war, für mich war auch der Weg dorthin das Ziel. Ich habe die Zeit auf dem Rad immer ausgekostet, diverse Ortsschild-Sprints waren fest eingeplant. Und schon damals bin ich gerne einen kleinen Umweg gefahren, um einen Hügel oder einen Anstieg mitzunehmen; sehr zum Leidwesen meiner Freunde, mit denen ich oft unterwegs war. Diese Touren waren nicht weit, vielleicht 15 oder 20 Kilometer. Aber mit der ersten Pedalumdrehung war ich woanders, war der Kopf aus und das Herz an.

Den Kopf ausschalten und ganz bei mir selbst sein. Das wollte ich wiederhaben. Nicht im Fitnessstudio, nicht beim Joggen. Ich wollte zurück auf die Straße.

Der Weg dorthin, vom nostalgischen Betrachten dieses Fotos bis hin zur Auffahrt zu Schloss Bürgeln und der abschließenden Abfahrt, dieser Weg hatte selbst zahlreiche Anstiege und Serpentinien. Mein erster Versuch im August 2023 war ein E-Gravelbike<sup>2</sup>. Für mich, der ich zu diesem Zeitpunkt eine halbe Ewigkeit die technischen Entwicklungen im Radsport nicht mehr verfolgt hatte, ein technisches Wunderwerk. Ich unternahm einige Fahrten mit dem Rad, darunter auch einige Mehrtagestouren durch den Schwarzwald. Aber es fühlte sich irgendwie immer falsch an. Jedes Mal, wenn der Motor am Berg mitschob, kam ich mir vor wie ein Betrüger. Ich wollte nicht geschoben werden.

---

<sup>2</sup> Ein Rose Backroad Plus mit einer mechanischen Shimano GRX RX 600 Schaltgruppe.

Ich wollte mir alles selbst erarbeiten. Also verkaufte ich das E-Bike nach zwei Monaten wieder und kaufte mir ein echtes Rennrad<sup>3</sup>.

## Richtig abgebogen

Ich fing klein an. Ein paar kurze Feierabendrunden um Müllheim herum, dann ein paar längere Touren im Markgräflerland mit wenigen hundert Höhenmetern. Ich plante all diese Routen zwar immer vorab auf Komoot und folgte ihnen über meinen Rad-Computer. Aber eigentlich hätte ich das nicht gebraucht, denn ich war vor allem in meiner unmittelbaren Umgebung unterwegs.

Zu dieser Zeit fing ich auch an, mich etwas intensiver mit dem Rennradfahren und allem was dazu gehört zu beschäftigen. Nein, ich bin nicht sofort in die Bubble ein- beziehungsweise abgetaucht. Aber den einen oder anderen Podcast habe ich dann doch abonniert. Und auch YouTube und Instagram haben mir seinerzeit immer öfter entsprechenden Content vorgeschlagen. Zwar hatte ich als Jugendlicher in den 90ern die Tour de France verfolgt, zur Hochzeit mit Jan Ullrich, Erik Zabel und dem gesamten Team Telekom, und mir so das eine oder andere Stück Fachwissen angeeignet. Doch hatte der Sport seitdem nicht nur im Bereich Technologie enorme Fortschritte gemacht. Auch die Forschung zu effizientem Training hatte wichtige und tiefgreifende Weiterentwicklungen gesehen. Wenn ich damals noch von „Schwellentraining“ gehört und das Mantra „eating is cheating“ im Ohr hatte, war ich überrascht, jetzt über Zone 2 Training zu lesen und die Wichtigkeit guter Recovery.

Und dann kam der 30. März 2024. Ich plante eine große Runde: von Müllheim über Kandern nach Lörrach und am Rhein entlang zurück. Insgesamt knapp 80 Kilometer. Als ich wieder in der Nähe von Müllheim war, zeigte der Tacho 78 Kilometer. Ich spürte meine Beine zwar, fühlte mich aber insgesamt frisch. Ich hatte am Morgen kohlehydrathaltig gefrühstückt und auch auf der Fahrt Energieriegel und Elektrolyte in regelmäßigen Abständen zu mir genommen. In meinem rechten Ohr steckte ein AirPods und Matt Bellamy sang *Follow me!*. Na dann.

---

<sup>3</sup> Ein Canyon Endurace CF SLX AXS mit einer elektronischen SRAM Rival Schaltgruppe.

„Heute passt es, heute sind die 100 fällig“ dachte ich. Also bog ich nach dem Anstieg aus Mauchen nicht nach Vögisheim ab, sondern nach Feldberg. Zum Schloss Bürgeln waren es von hier ungefähr 10 Kilometer und 300 Höhenmeter. Wenn ich das schaffen würde, dann heute.

Zuhause angekommen standen 101,07 Kilometer und 1391 Höhenmeter auf dem Computer. Mein erster Gran Fondo! Ich stieg vom Rad und fühlte mich großartig. Ich konnte es kaum erwarten, den Hammerhead wieder in WLAN Reichweite zu bringen, um die Daten auf Strava laden zu können. Denn: „*If it ain't on Strava, it never happened!*“

Wenn ich heute auf diese Daten schaue, sehe ich eine entspannte Feierabendrunde. Was damals mein absolutes Limit war, ist heute meine Basis.

Wieso das so ist und wie du dort sehr viel geplanter und entspannter hinkommst als ich, darum geht es in diesem Buch. Viele Hinweise stecken schon in den vorangegangenen Zeilen. Auf den folgenden Seiten tauchen wir tiefer darin ein, ohne aber das eigentliche Ziel aus den Augen zu verlieren: Machen!

#### **Definition: Was ist eigentlich ein Gran Fondo?**

Der Begriff *Gran Fondo* stammt aus dem Italienischen und bedeutet wörtlich übersetzt „Große Ausdauerprüfung“. Er bezeichnet den Marathon des Radsports. Doch ab wann darf sich eine Tour so nennen? Die Hüterin der Tradition, der italienische Radsportverband (*Federazione Ciclistica Italiana*), ist streng. Nach der Definition des FCI ist ein echter Gran Fondo dadurch charakterisiert, dass er *mindestens 120 Kilometer* lang ist und eine *elektronische Zeitmessung* durchgeführt wird. Alles darunter ist laut dieser Definition ein *Medio Fondo*.

Doch mittlerweile hat sich die 100-Kilometer-Marke für Einsteiger ebenso als die magische Schallmauer unter dem Begriff Gran Fondo etabliert. Aber eigentlich ist ein Gran Fondo das, was dahinter liegt. Denn anders als bei den Profis fahren wir nicht gegen die Konkurrenz. Wir fahren gegen den härtesten Gegner von allen: *gegen uns selbst*.

Denn dies ist kein Trainingsplan für Profis. Es ist der ehrliche Wegweiser, den ich mir damals gewünscht hätte. Ich zeige dir, wie du

Equipment kaufst, ohne ein Vermögen auszugeben. Wie du Training in einen vollen Terminkalender mit Job und Familie integrierst. Und vor allem: wie du zulässt, zu denken und zu handeln wie ein Rennradfahrer.

Wir fangen bei Null an. Aber dort bleiben wir nicht lange. Dein erster Gran Fondo wartet schließlich auf dich. Ride on!

## Das Abenteuer im Zeitfenster: Micro-Adventures

Immer noch eine meiner liebsten Touren der letzten Jahre war meine Fahrt von Müllheim nach Konstanz an den Bodensee weil ich dort in der Hafenhalle einen Wurstsalat mit diesem leckeren Bauernbrot zu Mittag essen wollte. Am Abend zuvor hatte ich mit einem alten Freund telefoniert, den ich aus Zeiten meines Studiums an der Uni Konstanz kannte. Wir sprachen über alte Zeiten und über eben jenen Wurstsalat, den wir damals im Biergarten direkt am Hafen von Konstanz so liebten. Nachdem wir aufgelegt hatten öffnete ich Komoot, gab das Ziel ein, setzte zwei Wegpunkte über den Kreuzweg (mein Lieblings-Berg hier in der Gegend) und den Schluchsee, übertrug alles auf meinen Hammerhead und ging zu Bett – schließlich wollte ich ja fit sein für meine Fahrt zum “Lunch with a view”.



### STRAVA

Distanz	Höhenmeter	Zeit
152,13 km	1.562 m	5h 2min

“Aber ich habe keine Zeit für große Expeditionen”, höre ich dich sagen. “Ich habe Job, Familie und am Dienstagabend nur 90 Minuten.” Das ist das klassische Dilemma. Oft scheitert der große Radius nicht an der Fitness, sondern am Kalender. Doch Abenteuer ist keine Frage der Kilometerzahl, sondern der Haltung. Der britische Abenteurer Alastair Humphreys nennt das *Micro-Adventures*.

Übertragen auf unser Training bedeutet das: wir müssen die Routine brechen, auch im Kleinen. Ich mache das gerne mit der “Anti-Navi-Fahrt”. Das geht so: nimm dir vor, an jeder zweiten Kreuzung abzubiegen, an der du noch nie warst. Egal wohin. Wenn du dich verfahrst? Großartig! Das Neu-Orientieren schult deinen Sinn für die Umgebung besser als jeder Pfeil auf dem Display. Und keine Sorge, aller Wahrscheinlichkeit nach bist du in von GPS abgedecktem Gebiet unterwegs – du wirst schon wieder heim finden. Oder versuch es mit dem Coffee-Ride-Prinzip: setz dir ein Ziel, keine Distanz. “Ich will den besten Espresso im Nachbarlandkreis trinken.” Der Weg dorthin wird plötzlich Mittel zum Zweck, und die Kilometer sammeln sich fast unbemerkt. Es muss ja nicht gleich 150 Kilometer lange Tour zum Bodensee sein.

Ein besonderer Trick für Mutige ist das “One-Way-Ticket”: wenn im Herbst ein starker Westwind bläst, kämpfe nicht dagegen an. Fahr mit dem Wind im Rücken so weit und so schnell du kannst – und nimm für den Rückweg den Zug<sup>5</sup>. So erreichst du Distanzen und Regionen, die du dir aus eigener Kraft und mit Rückweg nie zugetraut hättest. Das Prinzip Radius heißt nicht, dass jede Fahrt 100 Kilometer lang sein muss. Es heißt nur, dass wir aufhören müssen, im Kreis zu denken.

## Vom Radius zur Resilienz

Warum erzähle ich dir das alles, wenn dein Ziel doch einfach nur ist, 100 Kilometer am Stück zu fahren? Weil ein Gran Fondo nichts anderes ist als die maximale Konfrontation mit dem Unbekannten. An diesem Tag X wirst du auf Straßen fahren, die du nicht kennst. Du wirst Anstiege bewältigen müssen, von denen du nicht weißt, ob sie hinter der nächsten Kurve enden oder noch zwei Kilometer weitergehen.

Wer im Training immer nur in seiner Komfortzone geblieben ist, wer immer nur den bekannten Radius abgefahren hat, der wird in solchen Momenten nervös. Wenn das Schild “Noch 10 km bis zum Gipfel” auftaucht, beginnt der Kopf zu zweifeln. Wer aber monatelang seinen Radius erweitert hat, wer sich verfahren und wiedergefunden hat, wer neue Täler erkundet und Sackgassen akzeptiert hat, der entwickelt einen mentalen Panzer. Wir nennen das *Resilienz*. Du trainierst auf diesen Erkundungsfahrten den wichtigsten Muskel für die Langstrecke: die Gelassenheit. Du lernst die tiefe Gewissheit: “Egal wo ich bin, egal wie weit weg es ist – ich habe die Kraft und die Orientierung, um ins Ziel zu kommen.” Und genau diese Gewissheit ist es, die dich am Ende über die Ziellinie deines ersten Gran Fondo trägt. Mehr zu dem Thema Resilienz und dazu, welche positiven Effekte das Training mittel- bis langfristig auch auf dein Leben außerhalb des Radfahrens haben kann, findest du im Kapitel *Mehr als nur Radfahren – Die Ziellinie ist erst der Anfang* auf Seite 273.

---

<sup>5</sup> Sobald du öfter und auf längeren Touren auf deinem Rad unterwegs sein wirst, ist eine Investition ins Deutschland-Ticket ohnehin eine Überlegung wert. Auch das gibt dir Peace of Mind, solltest du doch mal irgendwo stranden oder mit einem nicht reparierbaren Defekt vorzeitig nach Hause müssen.

# Das Arbeitsgerät – Dein Bike

Wenn du dir den Verlauf meiner Fitnesskurve anschaust, was fällt dir dann auf? Genau, zwischen dem 24. August und dem 11. September muss irgendetwas passiert sein. Nur was?

Ich verrate dir wahrscheinlich kein allzu großes Geheimnis, wenn ich dir erzähle, dass ich am Samstag, den 2. September, mein erstes Rennrad gekauft habe – ein Canyon Endurance CF mit einer SRAM Rival Schaltgruppe. Zwar ist Canyon ein Direktversender, doch natürlich kann man alle Bikes auch vor Ort erwerben. Und da mir von vielen Radfahrern dringend geraten wurde, vor allem mein *erstes Rad* unbedingt Probe zu fahren, habe ich mich dafür entschieden, mich ins Auto zu setzen und in die Canyon Headquarters nach Koblenz zu fahren. Der Rest ist Geschichte<sup>1</sup>.

Mal unter uns: es gibt kaum etwas Schöneres, als ein Fahrradgeschäft zu betreten. Der Geruch von neuem Gummi, das Surren eines Freilaufs, das Glänzen von makellosem Lack unter Halogenspots – das löst bei uns Rennradfahrern einen Pavlovschen Reflex aus. Wir wollen dieses Rad haben. In der Radsport-Szene gibt es dafür sogar eine (nicht ganz ernst gemeinte) mathematische Formel:

$$N_{\text{haben muß}} = N_{\text{haben}} + 1.$$

Die korrekte Anzahl an Fahrrädern, die man haben muss, ist die Anzahl der Räder die man bereits hat + 1.

<sup>1</sup> Tatsächlich ist diese Geschichte ein Großteil des Fundaments für dieses Buch.



Doch wenn wir uns auf einen Gran Fondo vorbereiten, ist dieser "Haben-Wollen-Reflex" ein schlechter Berater. Die Hochglanzmagazine und Marketingabteilungen der Hersteller verkaufen uns vor allem Träume. Sie zeigen uns Aero-Boliden, die im Windkanal drei Watt gegenüber dem Vorjahresmodell oder gegenüber dem Konkurrenzprodukt sparen, steif sind wie ein T-Träger und Geometrien haben, die so aggressiv sind, dass allein das Hinsehen Rückenschmerzen verursacht. Sie wollen uns Räder verkaufen, die dafür gebaut sind, dass ein 22-jähriger Profi damit ein 45-minütiges *Kriterium*<sup>2</sup> gewinnt.

Aber du bist kein 22-jähriger Profi. Und weder deine Feierabendrunde noch der Gran Fondo, den du bald fahren wirst, erfordert eine derartige Maschine. Du bist (vermutlich) ein "Schreibtischtäter" mit verkürzten Hüftbeugern und du hast vor, sechs, acht oder zehn Stunden im Sattel zu sitzen und/oder eventuell mehrere Alpenpässe zu überwinden. In diesem Szenario gelten andere physikalische und biomechanische Gesetze. Wenn du nach sieben Stunden Fahrzeit am Fuße des letzten Anstiegs stehst, interessiert es dich nicht, ob deine Bremskabel aerodynamisch im Vorbau integriert sind. Es interessiert dich nur noch, ob dein Nacken so entspannt ist, dass du den Kopf noch heben kannst, und ob du einen Gang hast, der klein genug ist, um deine Trittfrequenz über 60 Umdrehungen pro Minute zu halten.

In diesem Kapitel blicken wir also hinter die Kulissen des Marketing und fragen uns nicht, was *das beste Rennrad* ist, sondern *was das beste Rennrad für dein Vorhaben, das du dir leisten kannst* ist. Wir betrachten dein Fahrrad nüchtern als das, was es ist: ein Chassis für deinen Motor. Wir suchen nicht nach dem schnellsten Rad im Windkanal. Wir suchen nach dem Rad, das dich am wenigsten ermüdet. Denn insbesondere beim Gran Fondo – aber bei Weitem nicht nur dort – gilt eine einfache Gleichung, die wir uns fett ins Stammbuch schreiben: *Comfort is Speed*. Wer entspannt sitzt, kann länger Leistung bringen. Wer Schmerzen hat, verliert Watt – egal wie teuer der Carbonrahmen war. Klären wir also zunächst die Frage aller Fragen: musst du für dieses Erlebnis

---

2 Bei einem Kriterium im Radsport handelt es sich um ein Rennen auf einem sehr kurzen, abgesperrten Rundkurs (meist 800 Meter bis 2 Kilometer), oft mitten durch Innenstädte. Es wird meist nicht über eine feste Distanz, sondern auf Zeit gefahren (z.B. 60 Minuten). Charakteristisch sind die ständigen Rhythmuswechsel.

wirklich 5.000 Euro investieren, oder steht das perfekte Rad vielleicht schon in deiner Garage?

## Neu, Gebraucht oder Leasing?

Bevor wir über Geometrien und Übersetzungen sprechen, müssen wir grundsätzlich klären, auf welchem Markt du dein neues Rad suchen willst. Wir stehen vor einer klassischen “Make or Buy”-Entscheidung, nur dass es hier eher “Invest or Restore” heißt. Der Markt hat sich in den letzten Jahren dramatisch gewandelt. Früher war der Gebrauchtkauf der Königsweg für Einsteiger. Heute, in Zeiten von komplexen Carbon-Layups, hydraulischen Systemen und (zumindest in Deutschland<sup>3</sup>) steuerlich attraktiven Leasing-Modellen, ist die Antwort nicht mehr so trivial.

Analysieren wir also im Folgenden die drei Optionen unter dem Gesichtspunkt der Risikominimierung und der Total Cost of Ownership.

### Option A: Der Neukauf (Die Sorglos-Prämie)

Der Neukauf ist ganz ohne Zweifel der Weg des geringsten Widerstands, aber des höchsten finanziellen Initial-Schmerzes. Der ökonomische Nachteil ist offensichtlich: genau wie beim Neuwagenkauf verliert das Rad sobald du es aus dem Laden schiebst, ca. 20 bis 30% an Wert. Doch für dein Vorhaben – ob es nun der Gran Fondo ist oder jede andere lange Ausfahrt – erkaufst du dir mit diesem Wertverlust ein entscheidendes Gut: technische Integrität. Moderne Rennräder sind hochkomplexe Systeme. Ein aktuelles Shimano- oder SRAM-System mit hydraulischen Scheibenbremsen funktioniert binär: entweder perfekt oder gar nicht. Beim Neukauf erhältst du ein geschlossenes System ohne Verschleißhistorie. Du startest bei Kilometer Null. Kette, Kassette, Lager – alles ist frisch. Für Schrauber-Neulinge ist zudem die Händlergewährleistung (nicht zu verwechseln mit der Garantie) essentiell. Wenn zwei Wochen vor dem Event das Tretlager knackt, hast du einen Ansprechpartner, der dir helfen kann.

---

<sup>3</sup> In anderen deutschsprachigen Ländern wie der Schweiz oder in Österreich gibt es ähnliche Modelle. So hat der größte in Deutschland ansässige Fahrrad Leasing Anbieter JobRad etwa Anfang 2026 das Züricher Start-Up Mybikeplan übernommen um ein vergleichbares Angebot zu schaffen. In Österreich kann JobRad ähnlich wie in Deutschland genutzt werden.

# Deine Kennzahlen im Cockpit – Zonen, Watt und Herzfrequenz

Stell dir vor, du bist Pilot und steuerst ein Flugzeug mit Ziel New York. Du startest, ziehst die Maschine hoch und fliegst los. Aber es gibt ein Problem: du hast keine Instrumente. Du hast keinen Höhenmesser, keinen Kompass und keine Tankanzeige. Also fliegst du nach Gefühl. Wenn die Sonne scheint und du Rückenwind hast, fühlt sich alles leicht an. Du denkst: "Ich komme super voran", obwohl du vielleicht gerade im Kreis fliegst. Wenn du in Turbulenzen gerätst, fühlt sich alles schwer an. Du drückst den Steuerknüppel nach vorne, um Tempo zu machen, und merkst nicht, dass du bereits im Sturzflug bist. Würdest du als Pilot oder als Passagier jemals in dieses Flugzeug steigen? Wahrscheinlich nicht. Doch genau das tun Tausende von Radsportlern jeden Sonntag. Sie trainieren im Blindflug.

Wenn wir über *Training* (und insbesondere über Training für längere Strecken) sprechen, dann meinen wir die gezielte Manipulation des Körpers, um eine Anpassung zu erzielen. Um unseren Körper gezielt in die gewünschte Richtung zu manipulieren, müssen wir ihn vermessen und seinen Zustand beschreiben. Ohne Messung und eine genaue Kenntnis einiger weniger aber aussagekräftiger Kennzahlen, tappen wir nur allzu schnell in die *Wohlfühl-Falle* (Black Hole Training): wir trainieren an lockeren Tagen zu hart und an harten Tagen zu locker. Das Ergebnis ist Stagnation. Um das zu verhindern, brauchen wir ein Cockpit, das uns unsere wichtigsten Körper-Kennzahlen zugänglich macht.

## Die zwei Währungen: Input und Output

Um deinen Motor zu steuern, musst du die Beziehung zwischen zwei Werten verstehen, die wir in den vorangegangenen Kapiteln bereits isoliert betrachtet haben: *Watt* und *Herzfrequenz*.

**Watt ist der Input (Der externe Load):** In Kapitel *Powermeter und Herzfrequenz: Input vs. Output* auf Seite 105 haben wir bereits besprochen, warum ein Powermeter die ultimative Wahrheit liefert. Wenn dein Computer 200 Watt anzeigt, dann ist das (im Rahmen der Messgenauigkeit) die Wahrheit über die reine mechanische Arbeit, die du verrichtest.

**Herzfrequenz ist der Output (Der interne Load):** Im Abschnitt *Der Leerlauf: Ruhepuls (RHR)* auf Seite 37 haben wir deine Ruheherzfrequenz bereits als Indikator für deine allgemeine Fitness und Gesundheit genutzt. Im Training ist der Puls die *Antwort* deines Körpers auf die Wattzahl. Er zeigt an, was es deinen Körper physiologisch *kostet*, diese Leistung zu erbringen.

Warum brauchen wir beides? Weil Watt ohne Herzfrequenz blind macht für die Tagesform (Hitze, Infekt, Stress), und Herzfrequenz ohne Watt blind macht für die echte Leistung (wegen der trägen Reaktion des Herzens). Die Magie liegt im Vergleich beider Werte, der sogenannten *Entkopplung*. Wenn du konstant 180 Watt fährst, dein Puls aber über die Zeit langsam nach oben driftet, siehst du live dabei zu, wie dein Motor an Effizienz verliert. Nur wer Tacho (Watt) und Drehzahlmesser (Puls) gleichzeitig im Blick hat, kann die Maschine optimal steuern.

Dafür müssen wir die Instrumente jedoch kalibrieren. Wir müssen wissen, wo dein persönlicher roter Bereich beginnt. Wir müssen deine *Schwelle* finden.

## Die Wohlfühl-Falle (Black Hole Training)

Warum brauchen wir überhaupt Technologie am Lenker? Haben wir nicht ein eingebautes Feedback-System? Schließlich sagt uns unser Körper doch, wann wir erschöpft sind. Das Problem ist: dein Körper lügt wie wir bereits im Abschnitt *Der Bluff des Governors* auf Seite 25 gelernt haben. Seither wissen wir: dein Gehirn ist ein Meister der Täuschung, wenn es um Anstrengung geht. Evolutionär betrachtet hat unser Organismus ein oberstes Ziel: *Homöostase*. Unser pessimistischer innerer Buchhalter will das interne Gleichgewicht wahren und Energie sparen, um zu überleben. Wenn wir ohne objektive Daten trainieren und uns rein auf das Körpergefühl verlassen, steuert uns

unser Gehirn unbewusst immer in einen Bereich, der sich zwar nach Arbeit anfühlt, aber keine echte Bedrohung für das Gleichgewicht darstellt.

Sportwissenschaftler wie Stephen Seiler haben dieses Phänomen in umfangreichen Studien untersucht und ihm im Kontext seiner Auswirkung auf unser Trainingsverhalten einen treffenden Namen gegeben: *Black Hole Training* (vgl. Seiler und Tønnessen 2009). Wie ein Schwarzes Loch im Weltraum saugt dieser Intensitätsbereich fast alle Amateursportler magisch an. Es ist jener Bereich, der sich "angenehm hart" anfühlt. Du atmest schwerer, du schwitzt, du spürst den Wind im Gesicht. Dein Ego ist befriedigt, denn du hast ja was getan. Wenn du auf deinen Tacho schaust, siehst du einen ordentlichen Schnitt von 29 oder 30 km/h. Du kommst nach Hause und denkst: "Gutes Training." Doch physiologisch betrachtet ist dieser Bereich – wir nennen ihn später *Zone 3* oder *Graue Zone* – oft Zeitverschwendung. Man nennt das auch *Junk Miles*.

Das Problem ist die *Regression zur Mitte*. Wenn du ohne Plan und Zonen fährst, passiert fast immer Folgendes: an den Tagen, an denen du eigentlich locker fahren solltest um die Fettverbrennung zu trainieren und Mitochondrien zu bauen, fährst du zu hart. Das Tempo ist zu hoch, um rein aerob zu bleiben, aber nicht hoch genug, um wirklich weh zu tun. Du produzierst Stresshormone (Cortisol), die deine Regeneration behindern, setzt aber keinen starken Trainingsreiz. An den Tagen, an denen du eigentlich hart fahren solltest (z.B. VO<sub>2</sub>max Intervalle), bist du von den lockeren Tagen bereits vorermüdet. Du hast nicht die frischen Beine, um die Wattzahlen zu erreichen, die nötig wären, um deine Sauerstoffaufnahme nach oben zu schieben. Du brichst ein oder fährst die Intervalle nur halbhart.

Das Ergebnis ist der Stillstand. Du trainierst immer "mittelhart". Für deinen Körper ist das der Worst Case: es ist anstrengend genug, um dich dauerhaft zu ermüden, aber nicht intensiv genug, um eine Anpassung zu erzwingen. Viele Späteinsteiger verbringen Jahre in diesem Schwarzen Loch. Sie fahren tausende Kilometer im Jahr, werden aber nicht schneller. Sie sind Weltmeister im Trainieren, aber im Rennen werden sie abgehängt. Um der Anziehungskraft dieses Schwarzen Lochs zu entkommen, brauchen wir eine objektive Instanz, die keine Emotionen kennt und sich nicht vom Ego bestechen

# Das Zeit-Paradoxon – Training im echten Leben

Wir kennen alle diese Momente. Du sitzt im Büro, der Outlook-Kalender ist ein einziger Tetris-Block aus Terminen, und draußen scheint die Sonne. Oder es ist Samstagmorgen, du hast dir fest vorgenommen, eine lange Runde zu fahren, aber das Kind ist krank, der Rasen muss gemäht werden und der Partner erinnert dich an den lange geplanten Besuch bei den Schwiegereltern. Das Fahrrad steht im Keller und klagt dich leise an. Das Gefühl, das sich dann breit macht, ist Frustration. Wir haben das Ziel Gran Fondo vor Augen, aber der Alltag scheint sich verschworen zu haben, uns davon abzuhalten.

Radfahren ist ein zeitintensiver Sport. Anders als beim Laufen, wo 45 Minuten genügen, um sich komplett auszuholen, beginnt eine "richtige" Radausfahrt für viele erst bei zwei Stunden. Das führt zu einem Paradoxon: wir wollen Radfahren, um Stress abzubauen, aber der Versuch, das Training im Alltag unterzubringen, erzeugt neuen Stress. In diesem Kapitel lösen wir dieses Paradoxon auf. Wir verabschieden uns von dem Gedanken, dass wir leben müssen wie ein Profi, um Leistung zu bringen. Wir lernen, wie wir die wenigen Lücken im Kalender so effektiv nutzen, dass jede Minute zählt. Und wir lernen, wie wir dies tun, ohne dabei unsere Ehe oder unseren Job zu riskieren.

## Der Mythos der 20 Stunden

Wenn du dich in der Radsport-Szene umhörst oder, noch schlimmer, wenn du beginnst, auf Strava den lokalen Legenden zu folgen, wirst du schnell zu einem frustrierenden Schluss kommen: "Ich trainiere nicht genug." Du siehst Wochenumfänge von 15, 18 oder gar 20 Stunden. Du siehst lange Grundlagenfahrten am Dienstagvormittag, während du im Meeting sitzt. Und du beginnst zu rechnen. Wenn die Profis bei der Tour de France 30 Stunden pro Woche im Sattel sitzen,

und die ambitionierten Amateure 15 Stunden, wie sollst du dann mit deinen mühsam abgeknäpsten fünf oder sechs Stunden jemals über die Alpen kommen? Dieser Gedankengang ist der häufigste Grund, warum Späteinsteiger das Handtuch werfen, noch bevor sie die Startlinie gesehen haben.

Doch diese Angst basiert auf einem fundamentalen Missverständnis der Trainingsphysiologie. Wir müssen hier mit dem Mythos aufräumen, dass Umfang der einzige Treiber für Leistung ist. Für einen Berufstätigen mit Familie gilt: *Du bist kein kleiner Profi*. Ein Profi trainiert nicht nur 25-40 Stunden pro Woche, er schläft auch 10 Stunden pro Tag und verbringt den Rest des Tages auf dem Sofa oder bei der Massage. Sein Job ist die Regeneration. Dein Job hingegen ist Stress. Deadlines, Kindererziehung, Haushalt, Schlafmangel.

In der Sportwissenschaft spricht man vom *Allostatic Load* (vgl. McEwen 1998). Das ist die Summe aller Stressoren, die auf deinen Organismus einwirken. Dein Körper unterscheidet physiologisch nicht zwischen dem Stress durch ein hartes Intervalltraining und dem Stress durch einen Streit mit dem Chef. Beides schüttet Cortisol aus. Wenn du nun versuchst, einen 15-Stunden-Trainingsplan in einen 40-Stunden-Arbeitswoche zu pressen, läuft dein Stress-Fass über. Das Ergebnis ist nicht Fitness, sondern Burnout, Verletzung oder Infektanfälligkeit.

Die gute Nachricht ist: du brauchst diese Umfänge nicht. Es gilt das Gesetz der *abnehmenden Erträge*. Die ersten Trainingsstunden liefern den größten physiologischen Anpassungseffekt. Eine wegweisende Studie von Gibala, Little, Van Essen u. a. (2006) hat gezeigt, dass kurze, hochintensive Belastungen (engl.: *High Intensity Training*, HIT) ähnliche molekulare Anpassungen in der Skelettmuskulatur hervorrufen können wie stundenlanges Ausdauertraining. Zwar bezog sich diese Studie auf extrem kurze Intervalle, aber das Prinzip lässt sich auf den Ausdauersport übertragen: mit sechs bis acht Stunden strukturiertem Training pro Woche kannst du etwa 90% deines genetischen Potenzials ausschöpfen. Jede weitere Stunde, die du über diese acht Stunden hinaus investierst, bringt nur noch marginale Gewinne (die letzten paar Prozent), kostet dich aber überproportional viel Regenerationskapazität und soziale Zeit.

Für deinen geplanten Gran Fondo bedeutet das: wir jagen nicht den leeren Kilometern hinterher, nur um die Wochenstatistik zu füllen. Wir setzen stattdessen auf Qualität. Das Konzept der *Minimal Effective Dose* besagt, dass wir den minimalen Reiz setzen wollen, der die gewünschte Anpassung (Mitochondrienbildung, Kapillarisierung) auslöst. Ein 60-minütiges Intervalltraining auf der Rolle kann für deine Schwellenleistung (FTP) effektiver sein als eine vierstündige, unstrukturierte Kaffeefahrt am Sonntag.

Natürlich muss man ehrlich bleiben: um 200 Kilometer am Stück zu fahren, muss man irgendwann auch mal lange im Sattel gesessen haben. Aber diese langen Einheiten sind die Ausnahme (z.B. am Wochenende), nicht die Regel unter der Woche. Lass dich also nicht von den Kilometerfressern einschüchtern. Konsistenz schlägt Intensität. Wer über sechs Monate hinweg jede Woche diszipliniert sechs Stunden trainiert, wird am Berg denjenigen abhängen, der drei Wochen lang 15 Stunden trainiert und dann zwei Wochen wegen Erschöpfung oder Krankheit ausfällt.

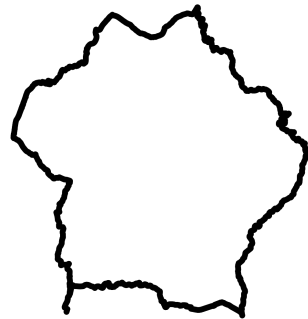
## **Time-Crunched Training: Die Kunst des Weglassens**

Wenn du nur sechs Stunden pro Woche hast, ist der größte Fehler, den du machen kannst, diese sechs Stunden “mittelhart” zu fahren. Das ist die klassische Falle des engagierten Amateurs: du steigst nach Feierabend aufs Rad, willst den Stress des Tages abbauen und drückst ordentlich in die Pedale. Du fährst schnell genug, um ordentlich zu schwitzen und dich erschöpft zu fühlen, aber nicht hart genug, um wirkliche physiologische Sprünge zu machen. In der Sportwissenschaft nennt man diesen Intensitätsbereich das “Black Hole” oder “Zone 3”. Es ist ein Bereich, der zu anstrengend ist, um zu regenerieren, aber zu unerschwinglich, um die Sauerstoffaufnahme ( $VO_2\max$ ) signifikant zu steigern. Das Ergebnis ist eine chronische Ermüdung ohne Leistungszuwachs.

Die Lösung für Menschen mit wenig Zeit ist das sogenannte *polarisierte Training*. Dieses Konzept, das maßgeblich durch die Forschungen von Dr. Stephen Seiler geprägt wurde, teilt das Training strikt in zwei Lager: sehr ruhig und sehr hart. Die Grauzone dazwischen wird eliminiert (vgl. Seiler 2010). Die Verteilung sieht meist so aus: 80% deiner Zeit verbringst du in einem Bereich, in dem du dich noch

# Die Lust am Leiden – Warum wir uns das antun

Das war so eine richtige Woche zum Vergessen. Bei der Arbeit lief nichts rund, die Berge an neuen Aufgaben wuchsen, statt zu schrumpfen und die Wetterprognose sah auch nicht rosig aus. Und das obwohl es Anfang Juli war. Ich entschied mich jedoch, das alles an diesem Sonntagmorgen zu ignorieren und machte mich stattdessen für eine Tour bereit. Von Riehen aus ging es zunächst nach Lörrach, dann weiter in Richtung Bad Säckingen. Bei Wehr bog ich ins Wehrtal ab und fuhr den Anstieg zum Hochkopf und von dort aus zum Wiedener Eck. Dort schlug das Wetter massiv um und den Rest der Strecke hatte ich fast ausschließlich Gegenwind und dauernden Nieselregen. Auf über 1000 Metern war auch die Temperatur nicht mehr so wirklich angenehm; zumal ich in einem Anflug von Übermut natürlich keine Armlinge dabei hatte.



**STRAVA**

Distanz	Höhenmeter	Zeit
142,69 km	2.178 m	5h 20min

Die schlimmste Stelle auf dem Rückweg war die Strecke von Müllheim nach Schliengen. Die war ich schon unzählige Male in beide Richtungen gefahren. Aber der permanente Gegenwind und die Böen, die mir den Regen ins Gesicht drückten, sorgten dafür, dass ich zwar 350 Watt trat aber trotzdem kaum vom Fleck kam. Mir war zum Heulen zumute. Aber ich grinste. Und ich fing an zu reden. Ich hatte schon in meiner Jugend die Angewohnheit, in schwierigen Situationen auf dem Rad mit meinen Beinen zu sprechen<sup>1</sup>. Ich grinste

---

<sup>1</sup> Zugegeben, eher zu monologisieren.

also, redete ihnen gut zu und schwor sie darauf ein, dass wir das gemeinsam schon schaffen würden.

Zuhause angekommen war ich so erledigt wie selten nach einer Tour. Es waren nicht die Höhenmeter. Es war nicht die Distanz. Es war noch nicht mal der Gegenwind. Es war die Kombination aus allem, das mir so sehr zugesetzt hatte. Und während ich mich aus dem Trikot schälte und mein Rad vom größten Schmutz und der Nässe befreite, machte sich dieses Gefühl in mir breit. Ein warmes Gefühl der Zufriedenheit. Denn schließlich war ich angekommen. Und nicht nur das, eine Top 10 Platzierung auf einem Segment stand auch noch zu Buche. Und auch die 350 Watt gegen den Wind hatten ihren Beitrag geleistet und mir einen neuen 5-Minuten-Leistung Bestwert beschert. Noch wichtiger aber war: ich war durch das Leiden hindurchgefahren. Ich hatte den Frust weg gegrinst und die Erschöpfung in meinen Beinen weg geredet.

Und in diesem Moment war auch die Erinnerung an die vergangene Woche und an alles, was nicht optimal gelaufen war, gar nicht mehr so belastend. Mehr noch, den darauffolgenden Montag und die gesamte Woche über zehrte ich von diesem Gefühl. Was sollte schon passieren?! Ich schaff das – Ride on!

Wir haben in den letzten Kapiteln viel über Wattwerte gesprochen. Wir haben Kohlenhydrate berechnet, Aerodynamik diskutiert, Laktatschwellen analysiert und Reifenbreiten debattiert. Wir haben dein Rad optimiert und deinen Trainingsplan bis auf die Minute perfektioniert. Doch all diese Dinge sind wertlos, wenn die zentrale Steuereinheit versagt.

Der menschliche Körper ist eine biologische Maschine, die über Jahrmillionen darauf programmiert wurde, Energie zu sparen. Unser Gehirn ist ein uralter Wächter, dessen oberstes Ziel das Überleben ist. Und Überleben bedeutet in der Evolution: bloß nicht unnötig anstrengen. Kalorien horten. Risiken meiden. Wenn du am Berg leidest, wenn die Lunge brennt und die Beine schwer werden wie Blei, schrillt in deinem Kopf jede Alarmglocke. Dein Gehirn flutet dein Bewusstsein mit einer klaren, sehr vernünftigen Botschaft: "Hör sofort auf! Es ist sinnlos! Steig ab und leg dich in den Schatten!"

Stell dir vor, eine außerirdische Spezies landet genau in diesem Moment auf der Erde und beobachtet einen Gran Fondo. Sie sehen hunderte Menschen, die viel Geld bezahlen, um sich auf harten Carbonsätteln stundenlang steile Berge hoch zu quälen. Sie sehen schmerzverzerrte Gesichter, Schleim im Mundwinkel, Sonnenbrand und absolute Erschöpfung. Die logische Schlussfolgerung der Aliens wäre: "Diese Spezies ist defekt. Ihr Überlebensinstinkt ist kaputt. Sie bestrafen sich selbst."

Und doch stehen wir jeden Sonntag wieder dort. Wir stehen um 05:00 Uhr auf, während unsere Nachbarn ausschlafen. Wir fahren bei Regen und 4 Grad los, wenn jeder vernünftige Mensch auf dem Sofa bleibt und Netflix schaut. Und das Verrückteste daran: wenn wir sechs Stunden später völlig zerstört, dreckig, hungrig und leergefahren nach Hause kommen, sagen wir mit einem breiten, debilen Grinsen zu unserem Partner: "Das war absolut geil."

Sind wir Masochisten? Haben wir einen psychologischen Defekt? Nein. Wir sind auf der Jagd. Radsport ist der Kampf, den inneren Wächter zu überlisten. Es ist die Kunst, sich wohl zu fühlen, während man sich unwohl fühlt. Wir suchen nach einem biochemischen Zustand, den der moderne Alltag uns nicht mehr bietet. In einer Welt, in der alles bequem ist – Essen per App, Wärme per Thermostat, Unterhaltung per Knopfdruck –, verkümmert unser Belohnungssystem. Wir sehnen uns nach Widerstand. Wir suchen die *kompetente Anstrengung*.

In diesem Kapitel verlassen wir die Sportphysiologie und betreten die Welt der Psychologie. Wir schauen uns an, was chemisch in unserem Kopf passiert, wenn wir leiden, und warum der Schmerz von heute die schönste Erinnerung von morgen ist.

## **Die Flucht aus dem Komfort: Warum Bequemlichkeit unglücklich macht**

Im Abschnitt *Protein ist König (nicht nur für Bodybuilder)* auf Seite 135 haben wir das Prinzip der Superkompensation kennengelernt: du musst den Muskel erst schädigen, damit er stärker nachwächst. Ohne Reiz keine Anpassung. Ein Muskel, der nie belastet wird, atrophiert, er schwindet. Was wir oft vergessen: dieses biologische Gesetz gilt

# Der Windschatten – Die Physik der Gruppe

Die Cyclotour Léman ist ein Radmarathon, der einmal um den Genfer See führt. Start und Ziel ist in Lausanne. Als ich mich 2025 für dieses Event anmeldete, war ich mir etwas unsicher, in welcher Geschwindigkeits-Kategorie<sup>1</sup> ich mich verorten sollte. Ich entschied mich für die B-Gruppe, in der zwischen 30 und 35 km/h gefahren werden sollte. Früh am Morgen stand ich mit tausenden anderer Rennradfahrer in einer großen Traube mitten im Olympia-Park

von Lausanne. Die A-Gruppe-Fahrer wurden gerade los geschickt. Doch ich war wohl zu sehr abgelenkt von der Energie des Moments oder von dem Anblick der gerade über dem See aufgehenden Sonne. Denn ich wurde, ohne es zu bemerken, in einen der letzten Blöcke der A-Gruppe geschoben und fand mich wenige Minuten später in einer Gruppe sehr junger, sehr ambitionierter und vor allem sehr fitter Kolleginnen und Kollegen wieder. Da gehörte ich eigentlich nicht hin. Aber zurück konnte ich ja nun auch nicht mehr. Also trat ich in die Pedale, fand meinen Rhythmus und den der Fahrer um mich herum. Und ehe ich mich versah, schwamm ich in dieser kleinen Gruppe, die aus ca. 25 bis 30 Fahrern bestand, wieder und wir jagten um den See. Nach 4:44 Stunden kamen wir in fast derselben Formation, in



## STRAVA

Distanz	Höhenmeter	Zeit
176,00 km	1.260 m	4h 44min

---

<sup>1</sup> Bei Events, bei denen viele hundert, im Falle der Cyclotour Léman sogar einige tausend Fahrerinnen und Fahrer starten, ist es üblich, dass sie gruppiert nach ihrer zu erwartenden Durchschnittsgeschwindigkeit in kleineren Gruppen ins Rennen geschickt werden. Die schnellsten starten zuerst, dann die zweitschnellsten, und so weiter.

der wir am Morgen gestartet waren, wieder in Lausanne an. Auf der Strecke fuhr ich eine durchschnittliche Power von nur 215 Watt.

Bei dieser Power hätte ich solo diese Geschwindigkeit von über 37 km/h über die 176 Kilometer niemals halten können. Doch ich war nicht allein, ich war Teil eines Verbunds aus Fahrern die zwar auch gegen die Zeit fuhren aber vor allem miteinander. Ich fuhr das Rennen im *Peloton*.

Bis hierhin war dieses Buch – und vermutlich auch dein Training – eine ziemlich einsame Angelegenheit. Wir haben über *deine* Wattwerte gesprochen, *deine* Ernährung und *deine* Psyche. Du hast wahrscheinlich Stunden damit verbracht, allein auf Landstraßen gegen den Wind zu kämpfen oder im Keller auf der Rolle auf eine Wand zu starren. Du warst der einsame Wolf, der seine Intervalle abspult.

Doch am Tag des Gran Fondo<sup>2</sup> ändert sich alles schlagartig. Du stehst im Startblock. Die Luft riecht nach Massageöl und Kettenschmiere. Um dich herum sind 2.000, vielleicht 5.000 andere Radfahrer. Der Startschuss fällt, das Klicken von tausenden Pedalen ertönt gleichzeitig, und plötzlich bist du nicht mehr allein. Du bist Teil eines riesigen, schnaufenden, rasenden Organismus: dem Peloton.

Das Fahren in einer großen Gruppe ist die größte Magie des Radsports. Und gleichzeitig seine größte Gefahr. Es ist Magie, weil es dir “Free Speed” schenkt (37 km/h über 176 Kilometer). Du wirst Momente erleben, in denen du mit 45 km/h über den Asphalt fliegst, auf deinen Radcomputer schaut und verblüfft feststellst, dass du gerade mal 180 Watt trittst. Es fühlt sich an, als würde dich eine unsichtbare Hand schieben. Es ist berauschend. Es ist der Moment, in dem du dich wie ein Profi fühlst.

Aber es ist auch beängstigend. Vorderräder und Hinterräder rotieren nur Zentimeter voneinander entfernt. Ein einziger Fehler, eine unbedachte Bewegung, eine Sekunde Unaufmerksamkeit eines Vordermanns kann eine Kettenreaktion auslösen, die das halbe Feld zu Boden reißt. Viele Späteinsteiger meiden Events genau aus diesem Grund: die Angst vor dem Sturz im Gedränge.

---

2 Zumindest, wenn es wirklich ein organisiertes Rennen ist.