

ERSTE RENNEN



Stefan Kirchmair hat zweimal den Ötztaler Radmarathon gewonnen. Heute coacht er sein eigenes Jedermann-Radteam. Das Saisonziel: Alpen-Radmarathons. In RennRad gibt er exklusive Trainingstipps.

Spätestens im Mai steigt auch die Radmarathon- und Jedermann-Szene voll ins Renngeschehen ein. RTFs, Marathons und Rennen finden statt, die ersten Ergebnisse geben Auskunft über den Erfolg der Vorbereitung. Klassiker für den Saisonbeginn sind etwa die Jedermann-Rennen in Göttingen oder Frankfurt-Eschborn. Hier ist die Leistungsdichte häufig schon sehr hoch. Etwas später folgen die ersten längeren Rennen: etwa der Rhön-Radmarathon in Bimbach oder die Mecklenburger Seenrunde. Hier kommt es auf die Dauerleistung an.

Sicherheit im Feld

Zu Saisonbeginn geht es bei den Rennen oft besonders hektisch zu – jeder will vorne sein, häufig wird im Kampf um Positionen gedrängt. Oft kommt es dabei zu hektischen Bremsmanövern oder sogar zu Stürzen. Im Vorteil ist man, wenn man schon im Trainingslager war oder Zuhause in einer Gruppe trainiert hat und sich so schon ein wenig an die knappen Abstände im Pulk gewöhnen konnte. Die Position im Feld trägt viel zur Sicherheit bei. Je weiter hinten man fährt, desto eher wird man durch den Ziehharmonika-Effekt abgehängt. Es gilt also, die Balance zu finden. Man sollte nicht zu weit vorne fahren und im Wind seine Kraft unnötig verpulvern. Aber man sollte auch den Überblick wahren und sich nicht zu weit zurückfallen lassen. Am besten fährt man immer leicht versetzt zum Vordermann und richtet den Blick etwas weiter nach vorne. So sieht man die Bewegungen im

Feld schneller und kann früher reagieren. Am Anfang des Rennens ist bei vielen die Motivation groß – deshalb hält man sich idealerweise zu Beginn eher zurück und versteckt sich im Windschatten, um in den Anstiegen und gegen Ende des Rennens noch genügend Kraftreserven zu haben. Je nach Rennsituation und den eigenen Ambitionen muss man dann aber auch ab und an „Körner“ investieren, um in einer guten Position zu bleiben. Um im Feld nicht zu weit zurück zu fallen, muss man immer wieder am Rand oder durch Lücken nach vorne fahren. Es ist ratsam, eine möglichst konstante Leistung zu erbringen, um nicht zu schnell zu ermüden. Wer genügend Abstand zum Vordermann hält, verhindert das häufige starke Abbremsen und verringert somit das Sturzrisiko. Wichtig: Löcher sollte man nicht immer mit einem schnellen Sprint zufahren. Meist ist es besser, den Anschluss mit etwas höherer, gleichmäßiger Leistung zu schaffen, idealerweise mit einer Gruppe, in der man sich im Wind abwechselt. So spart man Energie und muss seltener in den roten Bereich.

Verpflegung

Besonders bei kalten Temperaturen ist es wichtig, ausreichend viel zu essen und zu trinken. Erfahrungsgemäß benötigt man hier mehr Energie als bei angenehmer Wärme. Die Verpflegung sollte am besten immer vorbereitet sein. Riegel oder Gels hat man also immer in der gleichen Trikottasche, die man einfach erreicht. Es lohnt sich, Riegelverpackungen schon vor dem Start zu öffnen, damit es dann

im Rennen schneller geht. Am besten sollte man regelmäßig essen und trinken – und nicht nur in großen Portionen an den Verpflegungsstationen, wenn es welche gibt. Bei schnellen Rennen ist es meist schwierig, eine ruhige Minute zu finden, in der man sich verpflegen kann. Hier ist etwas Übersicht über das Rennengeschehen gefordert. Und Streckenkenntnis ist immer von Vorteil.

Routine

Bei den ersten Rennen kann man experimentieren, ausprobieren und die Abläufe immer weiter verfeinern. Im Training kann man durchaus bewusst das Ein- und Ausklicken aus dem Pedal üben, das freihändige Fahren (mit Vorsicht!), das An- und Ausziehen von Handschuhen, Armlingen, der Regenjacke oder der Mütze unter dem Helm. Auch die Verträglichkeit der Verpflegung sollte man im Training und auch einmal während eines belastenden Intervalltrainings testen.

In den Rennen selbst kann man sich einiges von erfahrenen Fahrern abschauen – etwa, wann sie in die Startaufstellung gehen, wie sie sich aufwärmen. Oder man achtet im Rennen darauf, wer zu welchen Zeitpunkten isst oder trinkt. Natürlich sollte man dann nicht gleich auch zur Flasche greifen, sondern warten, bis der Vordermann fertig ist, sodass alles sicher über die Bühne geht. Und: Verhaltensweisen sollte man nie einfach kopieren, sondern auch hinterfragen. Besonders gefährlich sind abrupte Brems- oder Lenkmanöver, nicht angezeigte Hindernisse oder verlorene Gegenstände wie Trinkflaschen. Im engen Pulk ist das Anzeigen von Hindernissen oft nicht ganz einfach – in vielen Fällen ist es besser, akustisch zu warnen.

Auch wenn das vielleicht auf Dauer störend sein mag: Alles ist besser als ein Sturz. Also lieber einmal zu viel gerufen oder gewarnt als einmal zu wenig. Sofern man Bekannte oder Teamkollegen zur Seite hat, empfiehlt es sich, etwas versetzt nebeneinander zu fahren und etwas mehr Abstand zu den Vordermännern zu halten. So kann sich kein anderer Fahrer vorbeidrängeln und man fährt sicherer im Feld.

Längere Rennen

Vor allem bei den längeren Radmarathons wie dem Rhön-Radmarathon, der Mecklenburger Seenrunde oder, später im Jahr, dem legendären Ötztaler Radmarathon mit ihren 200 oder mehr Kilometern Länge ist es wichtig, ein konstantes Tempo zu halten und sich nicht zu sehr von anderen zu einer überzogenen Pace verleiten zu lassen. Man sollte seine Trainingsbereiche kennen und nicht im roten Bereich fahren. Auch die Anstiege sollten möglichst konstant und ökonomisch gefahren werden. Es empfiehlt sich, bei jeder Labestation anzuhalten, denn man kann nie zu viel zu essen und zu trinken dabei haben. Ein Riegel oder eine Trinkflasche sind schnell verloren. Die für einen selbst optimale Wettkampf-Ernährung ist wie das Pacing: eine Strategie, die man lernen muss. //

Stefan Kirchmair ist zweifacher Ötztaler-Radmarathon-Sieger und Radtrainer mit A-Lizenz. Seine Erfahrungen gibt er gerne an alle Rad-sportbegeisterten weiter. Für Fragen stehen er und sein Team gerne zur Verfügung. Mehr zu Stefan Kirchmair auch auf: www.kirchmair-cycling.com sowie auf der entsprechenden Facebookseite.

TRAININGSPLAN

1. WOCHE

Mo	16/04	Ruhetag	Dehnen, Compex, Massage
Di	17/04	Kraft	1h Cardio Geräte, Stabis
Mi	18/04	Ausgleich	Stabis, Blackroll
Do	19/04	RAD	Coaching Days – FTP Test
Fr	20/04	RAD	Coaching Days – Einführung HIT
Sa	21/04	RAD	Coaching Days – EB Intervalle
So	22/04	RAD	Coaching Days – Hour of Power

2. WOCHE

Mo	23/04	Ruhetag	Dehnen, Compex, Massage
Di	24/04	RAD	1,5 h mit 3 x 5 Sprints a 6 Sekunden
Mi	25/04	RAD	1-2 h Tempowechsel
Do	26/04	Ruhetag	Dehnen, Compex, Massage
Fr	27/04	RAD	1 h mit 3 x 1 Minuten EB
Sa	28/04	MTB	Riva Bike Festival
So	29/04	RAD	Riva - Bergtraining

3. WOCHE

30/04	RAD	Riva - Bergtraining
01/05	RAD	Südtirol - Bergtraining
02/05	Ruhetag	Dehnen, Compex, Massage
03/05	RAD	1,5 h mit 3 x 5 Sprints a 6 Sekunden
04/05	RAD	2 h mit 2 x 4 x 4 Minuten EB
05/05	RAD	4 h Gruppenausfahrt wellig
06/05	RAD	5 h Grundlage - Genusstour

4. WOCHE

07/05	Ruhetag	
08/05	RAD	1,5 h mit 3 x 5 Sprints a 6 Sekunden
09/05	Ausgleich	Stabis, Blackroll
10/05	RAD	Coaching Days – Bergtraining
11/05	RAD	Coaching Days – Bergtraining
12/05	RAD	Coaching Days – Bergtraining
13/05	RAD	Coaching Days – Bergtraining