

Bike-Marathon – gewusst wie

Langstreckenrennen gehören für viele Bike-Fans zu den grossen Saisonzielen und bieten nicht nur eine körperliche Herausforderung, sondern auch landschaftlich einzigartige Erlebnisse. Doch wie soll sich ein Biker auf einen Bike-Marathon vorbereiten? Eine Trainingsübersicht für die letzten vier Monate vor einem Langstreckenrennen.

VON ANDREAS GONSETH

Bei der Marathondistanz im Laufsport ist es genau umgekehrt: Da reduziert sich die Anzahl der Teilnehmenden, je länger die Distanz wird. Bei Bike-Rennen hingegen sind es nicht die ein- oder zweistündigen Anlässe, die am meisten Teilnehmer anziehen, sondern Ultradistanzen mit einer Renndauer von vier Stunden an aufwärts.

Die Gründe sind einleuchtend: Läufe beanspruchen die Muskulatur und den Bewegungsapparat in weit grösserem Ausmass, als dies ein Bike-Rennen tut. Wer die nötige Ausdauer besitzt, kann auf dem Bike sitzend auch Belastungen von fünf, sechs Stunden und länger aushalten, ohne am nächsten Tag rückwärts die Treppe hinuntersteigen zu müssen. Hinzu kommt, dass die meisten Bike-Langdistanzrennen durch die schönsten Gegenden der Schweiz führen und Landschaftserlebnisse der Sonderklasse bieten. Bei der iXS swiss bike classic (vgl. S. 32) können total 691 Kilometer (und 24060 Höhenmeter) in den schönsten Bergregionen der Deutsch-, Süd-, Südost- und Westschweiz zurückgelegt werden. Dabei steht für die meisten nicht der Wettkampf im Vordergrund, sondern das Erlebnis und die Genugtuung, eine solche Parforceleistung heil überstehen zu können. Damit dies gelingt, sollte ein Marathon-Finisher folgende Fähigkeiten besitzen:

- Die nötige spezifische Ausdauer, um mehrstündige Bikebelastungen im gleichmässigen Tempo durchhalten zu können, ohne allzusehr in den roten Bereich zu geraten.
- Die nötige Kraft in den Beinen, auch mehrere tausend Höhenmeter bewältigen zu können.
- Die Gewissheit, mehrstündige muskuläre Belastungen in derselben Sitzposition auch an exponierten Stellen wie Schultern, Nacken und Rücken ohne grosse Beschwerden aushalten zu können.
- Das technische Fahrkönnen, damit knifflige Trail-Abfahrten Erholung bieten und Spass machen und keine zusätzliche Anstrengung oder nervenaufreibenden Stressfaktor darstellen.

Zu Beginn eines langfristigen Biketrainings auf ein Langstreckenrennen steht die entscheidende Frage: Wie viel Zeit können Sie in Ihr Ziel Langstrecke investieren? Geben Sie eine realistische Einschätzung, die Sie auch einhalten können, sonst ist der Frust vorprogrammiert. Wir unterteilen unsere Trainingstipps in zwei Kategorien:

- Die Kategorie «Fun» verlangt einen Trainingsaufwand von wöchentlich rund 5–11 Stunden.
- Die Kategorie «ambitioniert» verlangt einen wöchentlichen Aufwand von rund 7–15 Stunden.

Die Trainingsangaben sind auf vier Monate Vorbereitungszeit aufgeteilt. Wenn das Saisonziel also Ende Juli/Anfang August statt-



FOTO: ANDREAS GONSETH

findet, können Sie sofort beginnen, sonst rechnen Sie einfach von Ihrem geplanten Saisonziel vier Monate rückwärts.

Drei Wochen ansteigend – eine Woche «Erholung»

Am sinnvollsten rechnen Sie in 4-Wochen-Zyklen (grob ein Zyklus/Monat). Immer nach drei Trainingswochen mit jeweils leicht ansteigendem Trainingsaufwand folgt eine «Erholungswoche» mit unstrukturierterem Training nach Lust und Laune. Die «Erholungswoche» sollte vermehrt mit Alternativsportarten gefüllt werden wie Schwimmen, Laufsport oder Inline-Skating. Inline-Skating stellt für Radsportler eine ausgezeichnete Trainingsalternative dar, aber auch Schwimmen mit seiner Beanspruchung des Oberkörpers und der Kräftigung der Rückenmuskulatur wäre eine sehr sinnvolle Ergänzung zum «beinlastigen» Biketraining.

Nach der Erholungswoche beginnt wieder eine neue Serie mit drei Wochen ansteigendem Training und einer nachfolgenden «Erholungswoche» usw. Dabei wird auch innerhalb der vier Wochen kontinuierlich gesteigert, zuerst bezüglich Umfang, dann bezüglich Intensität und Tempo. Versuchen Sie Ihr Wochensoll zu erreichen, hören Sie gleichzeitig aber auch auf Ihren Körper, wenn Sie angeschlagen sind. Oder nutzen Sie kurzfristige Schönwetterperioden, um längere Einheiten absolvieren zu können. Und kontrollieren Sie Ihr Training mit einem Trainingstagebuch. So sehen Sie schwarz auf weiss, ob der Unterschied zwischen Wunsch und Sein nicht allzu gross ist.

Für jeden Monat sind auf Seite 30/31 Musterwochen aufgeführt. Bei diesen Musterwochen sollten Sie zu Beginn des Monats eher den tieferen zeitlichen Richtwert trainieren und erst gegen Ende der drei Wochen den zeitlichen Umfang so steigern, dass er dem oberen Richtwert der Musterwoche entspricht. Die Musterwochen entsprechen einer möglichen Einteilung und können natürlich individuell angepasst werden. Bei langen Bike-Rennen ist es wichtig, dass man seinen eigenen Rhyth-

mus fahren kann. Deshalb sollte man im Vorfeld herausfinden, welches Tempo man über längere Zeit «ertragen» kann. Trainieren Sie daher gelegentlich alleine oder mit einem Partner, der oder die etwa das gleiche Tempo fährt.

Vor allem bei Ausdauer-sportarten muss überdies immer wieder erwähnt werden, dass bei einer Umfangssteigerung der Parade-disziplin auch begleitende Massnahmen wie Stretching oder Kräftigung dazugehören. Viele Biker klagen über eine verkürzte hintere Oberschenkelmuskulatur. Planen Sie ein kurzes Kräftigungsprogramm vor jeder zweiten Trainingseinheit und/oder ein 10-minütiges Stretchingprogramm danach ein.

Das perfekte Marathonbike

Zur Auswahl steht ein Hardtail (Bike mit Vorderradfederung) oder ein Fully (voll gefedertes Bike). Ein Hardtail ist grundsätzlich leichter, aggressiver und wendiger und daher für viele Spitzenbiker auch auf der Marathonstrecke das Bike der Wahl. Vor allem bei langen Bergaufpassagen wirkt sich der Gewichtsvorteil gegenüber einem Fully positiv aus. Ein Vollfederbike ist immer etwas weniger steif, selbst wenn die Federung blockiert ist. Der Hardtail-Fahrstil ist daher nicht derselbe wie der Vollfeder-Fahrstil. Und ein ständiges Hin- und Herwechseln (bergauf die Federung blockieren und bergab wieder mit Federung fahren) mögen nicht alle. Mit einem Hardtail muss man aktiver fahren, die Beine und Oberkörper fangen die Schläge ab, gleichen Unebenheiten aus und wirken wie natürliche Stossdämpfer. Bergab wird der Vorteil der Fullys am stärksten deutlich, man kann eine direktere Linie fahren als mit einem Hardtail. Trotz Gewichtsnachteil und teurerem Preis ist für einen Hobbyfahrer ein Fully absolut zu empfehlen. Auf ruppiger Piste ist es komfortabler, erholsamer und angenehmer zu fahren als ein Hardtail. Gerade wenn man müde ist, weiss man den Komfort eines Fully dankbar zu schätzen. Und auch der Gewichtsunterschied zwischen einem Vollfeder-Bike und einem Hardtail wird immer geringer. Die leichtesten Vollfederrahmen wiegen nur noch 1750 Gramm inklusive Federbein, die leichtesten Hardtail-Rahmen streifen knapp die 1-Kilo-Grenze. Testen Sie Ihre bevorzugte Sitzposition im Vorfeld ausgiebig aus, es ist ganz entscheidend, dass man sich bei mehrstündigen Belastungen auf seinem Bike wohl fühlt. Ab 3000 Franken erhält man bereits ein rechtes Fully, für ein Hardtail muss man mit mindestens 2000 Franken rechnen. Bikes mit einer teureren (z. B. Shimano XT) Ausrüstung und hochwertigen (leichten) Komponenten kosten aber schnell rund 3000 (Hardtail) und 4000 Franken (Fully) oder mehr.

Die vier Vorbereitungsmonate im Countdown

April/viertletzter Monat

Schwerpunkt: Training des Fettstoffwechsels und Aufbau der Grundlagenausdauer.

Leitsatz: Zügeln Sie Ihr Temperament und fahren Sie mit tiefen Intensitäten.

Der April sollte dazu genutzt werden, die Grundlagenausdauer zu pflegen. Für viele Biker und Radfahrer reduziert sich das Trainingspensum in den Wintermonaten stark, meist werden nur kurze Einheiten draussen oder auf der Rolle trainiert. Es lohnt sich daher, die ersten Ausfahrten nicht zu intensiv – und dafür eher länger – zu planen. Dies lässt sich am einfachsten auf flachen Feldwegen durchführen. Sie dürfen zu Beginn durchaus auch auf der Strasse trainieren. Die Grundlagenausdauer ist von grösster Wichtigkeit, wer zu früh in der Saison mit hohen Intensitäten trainiert, wird später zu erschöpft sein, um in Hochform beim Saisonziel antreten zu können. Vermeiden Sie in dieser Phase steiles Gelände mit anstrengenden Aufstiegen. Versuchen Sie vor allem geradeaus locker und ökonomisch zu fahren (hohe Trittfrequenz mit rund 90 Umdrehungen pro Minute). Fahren Sie ab und zu auch auf schwierigem Untergrund wie z. B. Wurzelwegen, um Ihre Steuerkünste zu trainieren. Und versuchen Sie das Gleichgewicht zu trainieren mit Balanceübungen wie Stillstehen, Hüpfen an Ort oder freihändigem Fahren.

Wochenbeispiel Fun:

Mo: *Ruhetag*

Di: Grundlagenausdauer/Alternativsport, 1–2 Stunden, Stretching

Mi: Kräftigung

Do: Grundlagenausdauer/Technik 1–2 Stunden

Fr: *Ruhetag*

Sa: Radeinheit zügig 1 Stunde

So: Radeinheit Grundlagenausdauer 2–2,5 Stunden

Wochentotal: 5–7,5 Stunden

Wochenbeispiel ambitioniert:

Mo: *Ruhetag*

Di: Grundlagenausdauer/Alternativsport, Stretching; 1–2 Stunden

Mi: Grundlagenausdauer/Kräftigung 1,5–2,5 Stunden

Do: Grundlagenausdauer/Technik 2–3 Stunden

Fr: *Ruhetag*

Sa: Radeinheit zügig 1–2 Stunden

So: Radeinheit Grundlagenausdauer 2–3 Stunden

Wochentotal: 7,5–12,5 Stunden

Mai/drittletzter Monat

Schwerpunkt: Grundlagenausdauer/Umfang- und Intensitätssteigerung.

Leitsatz: Wenn möglich ein Trainingslager einplanen. Auf hohe Trittfrequenzen achten.

Langsam wird der Umfang und teilweise auch die Intensität gesteigert. Noch dominieren lange Grundlagentrainings den Wochenplan. Dazu können Sie aber auch einmal eine Einheit im hügeligeren Gelände einbauen und zwischenzeitlich in höheren Pulsbereichen fahren. Das ist einfach mit einem Fahrtspiel möglich, bei dem Sie in kurzen Aufstiegen ein Ziel anvisieren und möglichst zügig darauf zufahren. Oben angekommen und im flachen Gelände können Sie sich wieder erholen. Im Mai (oder schon im April) wäre auch ein Trainingslager sinnvoll. Allerdings ist es im Frühling bei schönem Wetter auch im Schweizer Flachland äusserst attraktiv und man kann wieder in den späteren Abend ohne Licht ausfahren. Trainieren Sie Geländeabfahrten, damit sie später im Rennen keine Zeit verlieren und sich gleichzeitig dabei erholen können. Für die Schulung des runden Tritts und der Koordination fahren Sie ab und zu im Flachen mit Trittfrequenzen bis etwa 110 Umdrehungen. So lernen Sie ohne Kraftverlust zu fahren.

Wochenbeispiel Fun:

Mo: *Ruhetag*

Di: Grundlagenausdauer/Alternativsport 2–3 Stunden, Stretching

Mi: Kraftübungen (Rumpf/Rücken)

Do: Radeinheit zügig 1–2 Stunden

Fr: *Ruhetag*

Sa: Radeinheit zügig 1–2 Stunden (Fahrtspiel)

So: Radeinheit Grundlagen/Technik 1,5–3,5 Stunden

Wochentotal: 5,5–10 Stunden

Wochenbeispiel ambitioniert:

Mo: *Ruhetag*

Di: Grundlagenausdauer/Alternativsport 1–2 Stunden, Stretching

Mi: Grundlagenausdauer 2–3 Stunden, Kräftigen

Do: Radeinheit zügig 2,5–3,5 Stunden

Fr: Stretching/Ruhe

Sa: Radeinheit zügig 2–3 Stunden

So: Radeinheit Grundlagen 2–3 Stunden

Wochentotal: 9,5–14,5 Stunden

Juni/zweitletzter Monat

Schwerpunkt: Intensitätssteigerung.

Leitsatz: Längere Touren oder Pässefahrten planen mit konstantem Rhythmus und zügigem Tempo.

Jetzt steigt die Intensität noch einmal an. Einzelne Trainingseinheiten werden zwar etwas kürzer, dafür intensiver. Sie können auch Intervalltrainings einbauen, also Trainings, bei denen sich intensive und weniger intensive Abschnitte abwechseln. Dazu können Sie jetzt immer mehr im Gelände fahren und auch einmal längere Aufstiege mit konstantem Tempo durchfahren (Pässe). Versuchen Sie eine runde Tretbewegung auszuführen und nutzen Sie den Zug beim aktiven Hintenhochführen des Pedals. Freihändiges Bergauffahren (auf Teer einfacher) eignet sich dazu ausgezeichnet. Jetzt kann auch eine längere Steigung mit tiefen Tretfrequenzen (60–70 Umdrehungen) und hohem Krafteinsatz (grosser Gang) gefahren werden. Oder Sie fahren einmal während einiger Zeit (rund 30 Minuten am Stück) mit einer Anstrengung, die Sie nur noch knapp mit dem vorhandenen Sauerstoff bewältigen können (Fahren an der sogenannten anaeroben Schwelle). Sie wissen nicht, wo diese bei Ihnen liegt? Mit Bestimmtheit gibt ein Conconi- oder Laktatstufentest Auskunft. Als Faustregel liegt grob gesagt der Schwellenbereich etwa bei einem Tempo, welches Sie während einer Dauer von rund 45–60 Minuten gerade noch durchhalten können.

Juli/letzter Monat

Schwerpunkt: Tempofestigkeit/Lockerheit.

Leitsatz: Nach intensiven Trainings oder Wettkämpfen genügend Erholung einplanen.

Die Ausdauer haben Sie und auch die Kraft, jetzt gilt es noch, die Tempofestigkeit zu erhalten und in den letzten Tagen vor dem Wettkampf die Spritzigkeit zu fördern, ohne noch zu viel machen zu wollen. Schnellere – eine schnelle Einheit darf durchaus einmal 1–2 Stunden dauern – Einheiten mit konstant hohem Tempo nahe an der Schwelle in den letzten drei bis vier Wochen vor dem Wettkampf bringen Tempohärte. Auch dem Gelände angepasste schnelle Fahrtspiele bringen Speed. Also die Aufstiege intensiv und schnell hochfahren und dann wenn möglich auch im flachen Gelände den Puls hochhalten. Jetzt können Sie in den Aufstiegen ans Limit gehen und kurzfristig in ein Sauerstoffdefizit geraten. Oder fahren Sie mit Kollegen und üben kleinere Sprints zwischendurch mit einem kurzfristigen Ziel (Tafel, Kreuzung usw.). Planen Sie nach anstrengenden Einheiten genügend Erholung ein. Rund zwei Wochen vor dem Wettkampf können Sie noch einmal eine lange und auszehrende Tour planen, danach gilt es aber den Umfang deutlich herunterzuschrauben und weniger intensiv zu trainieren. In der letzten Woche nur noch kürzere Einheiten absolvieren und auf einen ökonomischen Tritt achten. Genügend Kohlenhydrate tanken in den letzten Tagen vor dem Rennen und genug trinken. Material auf Vordermann bringen und Verpflegung und Reservekleider bereitstellen.

Wochenbeispiel Fun:

Mo: *Ruhetag*

Di: Intervalltraining/Alternativtraining 1 Stunde

Mi: Radeinheit Fahrtspiel 1–2 Stunden

Do: Ausdauertraining 2–2,5 Stunden

Fr: Stretching/Kräftigung

Sa: Radeinheit zügig 1–2 Stunde (Intervall)

So: Radeinheit Grundlagenausdauer konstantes Tempo (2–5 Stunden, Pässefahrten/Touren)

Wochentotal: 7–12,5 Stunden

Wochenbeispiel Ambitioniert:

Mo: Stretching

Di: Intervalltraining/Alternativtraining 1,5 Stunden, Kräftigung 1 Stunde

Mi: Radeinheit Fahrtspiel 1–3 Stunden

Do: Ausdauertraining 2–3 Stunden

Fr: Stretching

Sa: Radeinheit zügig 1,5–2,5 Stunden (Intervall)

So: Radeinheit Grundlagenausdauer konstantes Tempo (3–5 Stunden, Pässefahrten/Touren)

Wochentotal: 9–15 Stunden

Wochenbeispiel Fun:

Mo: Stretching

Di: Radeinheit intensiv 1–2 Stunden, Stretching

Mi: Radeinheit Fahrtspiel 1–2,5 Stunden

(allenfalls Gruppentraining), Kräftigung

Do: Grundlagenausdauer 2–3 Stunden, Kräftigung

Fr: *Ruhetag*

Sa: Radeinheit intensiv 1–2 Stunden

So: Radeinheit Ausdauer (2–4 Stunden, Pässefahrten/Touren)

Wochentotal: 7–13,5 Stunden

Wochenbeispiel Ambitioniert:

Mo: Stretching

Di: Radeinheit intensiv 1,5–2,5 Stunden, Stretching

Mi: Radeinheit Fahrtspiel 2–3 Stunden

(allenfalls Gruppentraining), Kräftigung

Do: Grundlagenausdauer 2,5–3,5 Stunden, Kräftigung

Fr: *Ruhetag*

Sa: Radeinheit intensiv 3–5 Stunden

So: Radeinheit Ausdauer 3–5 Stunden (Pässefahrten/Touren)

Wochentotal: 12–17 Stunden

Attraktive iXS swiss bike classic



FOTOS: MARTIN PLATTER

Die iXS swiss bike classic hat sich in den vergangenen 13 Jahren zur festen Grösse in der Schweizer Bike-Rennszene entwickelt. Sieben abwechslungsreiche Bike-Marathons in sämtlichen Landesteilen lockten alleine im Vorjahr rund 9000 Teilnehmende. Die Rennen, die über zwei bis drei verschiedene Distanzen verfügen, sind vor allem in der Königsklasse eine Herausforderung. 2008 gilt es total 691 Kilometer und kraftraubende 24.060 Höhenmeter in den schönsten Bergregionen der Deutsch-, Süd-, Südost- und Westschweiz zurückzulegen. Durch die langjährige Erfahrung jedes einzelnen Veranstalters profitieren die Teilnehmer von hohen organisatorischen Standards. Benutzerfreundliche Online-Anmeldung, üppig dotierte Verpflegungs- und Reparaturzonen, professionelle Zeitmessung und ein umfangreiches Sicherheitsdispositiv sind im Startgeld inbegriffen. Regelmässige iXS-classic-Teilnehmer kommen zudem in den Genuss von exklusiven Member-Angeboten. Ambitionierte, die bis zum Meldeschluss des Monte-Generoso-Bikemarathons vier Rennen gebucht haben, dürfen direkt hinter den Lizenzfahrern aus dem zweiten Block starten. Um in die Gesamtwertung aufgenommen zu werden, müssen vier Prüfungen absolviert werden. Nachmeldungen sind neu gegen eine Gebühr bis zwei Stunden vor Rennbeginn möglich. Um lange Wartezeiten zu vermeiden, ist die Online-Anmeldung übers Internet jedoch zu bevorzugen.

Die Renndaten:

- 1. Juni, Mendrisio, Monte-Generoso-Bikemarathon
 - 8. Juni, Estavayer-le-Lac, Elsa Bike Trophy
 - 29. Juni, Schleithelm, EKS-Goldenrace
 - 20. Juli, Küblis, Swiss Bike Masters
 - 17. August, Grindelwald, Eiger Bike Challenge
 - 30. August, Scuol, Nationalpark Bike Marathon
 - 28. September, Einsiedeln, Iron Bike Race
- Weitere Informationen und Anmeldung: www.ixsclassic.ch

Langstreckenrennen für jeden Geschmack

Highlights Schweiz

Grand Raid Cristalp (23. August)

1990 wurde im Wallis erstmals ein Langstreckenrennen für Mountainbiker ausgetragen, das noch heute als Vorreiter für den internationalen Bike-Marathon-Boom gilt: der Grand Raid Cristalp. Die 121 Kilometer mit 5430 Höhenmetern zwischen Verbier und Grimentz gelten immer noch als Massstab für ambitionierte Hobbybiker, die als echte Marathonisti geadelt werden wollen. Am Grand Raid wird keine Runde gefahren. Nach dem Startschuss gibts kein Zurück. Das ist nicht der einzige Grund, weshalb das Rennen durch sieben Walliser Täler eine besondere Herausforderung darstellt. Die höchste Steigung, der Pas de Lona mit seinen knapp 2800 Metern über Meereshöhe, lauert erst am Schluss, nachdem 100 coupierte Kilometer bereits die Kraft aus den Beinen gesaugt haben. Der Trail zum Pas de Lona ist so steil, dass er nur zu Fuss erklommen werden kann. Guttrainierte benötigen dazu etwa 20 Minuten. Zum Kraftakt kann auch der zweistündige Rücktransport mit übersäuerten Beinen im Postauto an den Start werden. Dafür entschädigt der Grand Raid bei gutem Wetter mit einer formidablen Aussicht ins Rhonetal und rasanten, nicht allzu schwierigen Abfahrten. Informationen: www.grand-raid-cristalp.ch

Swiss Bike Masters (20. Juli)

Logistisch weniger anspruchsvoll ist das Swiss Bike Masters, das bezüglich Teilnehmeranzahl grösste Rennen in der Deutschschweiz. Mit 120 Kilometern und 5000 Höhenmetern hat es auch die grosse Runde im Prättigau in sich. Die höchste Steigung folgt nach dem Start. Sie ist allerdings weniger ruppig als die beiden am Ende des Rennens. Besonders prickelnd ist die Anfahrt zur Madrisa, die mit dichtgedrängtem Publikumsspalier eine tolle Atmosphäre bietet. Informationen: www.eurobike.ch

Aletsch Bike Marathon (6. Juli)/Eigerbike Challenge (17. August)

Wer es gerne besonders steil mag und mit einem aussergewöhnlich imposanten Panorama, dem bieten sich gleich zwei Bikemarathons an: die Eigerbike Challenge in Grindelwald und der Aletsch-Marathon mit Start bei der Bettmeralp-Talstation. «Nur» rund 90 km lang, verfügen beide Rennen über mehr als 3900

(Eiger) resp. 4800 Höhenmeter. Eiger, Mönch, Jungfrau, Wetterhorn beim einen, Breithorn, Fiescheralp und der Aletschgletscher beim anderen Wettkampf erfreuen das Auge. Informationen: www.aletsch-bikemarathon.ch, www.eigerbike.ch

Nationalpark Bike Marathon (13. August)

Mit 138 km aussergewöhnlich lang ist der Nationalpark Bike Marathon, der, wie es der Name sagt, pittoresk von Scuol durch den Schweizer Nationalpark bis ins italienische Hochtal Livigno führt. Über den kraftraubenden Chaschauna-Pass gehts wieder zurück in die Schweiz. Informationen: www.bike-marathon.com



Elsa Bike Trophy (8. Juni)/EKS Goldenrace (29. Juni)

Es müssen nicht immer die höchsten Berge und die steilsten Steigungen sein. Die Elsa Bike Trophy an den Gestaden des Neuenburgersees und das EKS Goldenrace im Klettgau bringen auch mit sanften Steigungen und einem Trail durch satte Wiesen und kühle Wälder jede Menge Ausdauerspass. Der ideale Einstieg für Leute, die sich sachte an einen Marathon heranwagen wollen. Informationen: www.elsabiketrophy.ch, www.goldenrace.ch

Highlights Ausland

Südtirol Dolomiti Superbike, Italien (6. Juli)

Das Südtirol Dolomiti Superbike ist der grösste Bike-Marathon Italiens und führt durch die schönsten Dolomitenregionen des Südtirols. Die mehrheitlich flachen Anfahrten zwischen den Steigungen haben schon manchem Crack auf der Flucht einen Strich durch die Renn-

taktik gemacht, da die Co-Favoriten im Gruppetto wieder aufschliessen konnten. Für Normalfahrer bieten die Flachstücke eine ideale Gelegenheit zum Verschnaufen. 2008 ist das Dolomiti zugleich Marathon-Weltmeisterschaft. Es gilt sich deshalb frühzeitig anzumelden. Informationen: www.dolomitisuperbike.com



Salzkammergut Trophy (14. Juli)

Wem lang nicht lange genug ist, sollte sich einmal an der Megadistanz der Salzkammergut Trophy versuchen. 208 Kilometer und 7000 Höhenmeter machen eine Startzeit um 5 Uhr morgens nötig. Gefahren wird in der ansonsten beschaulichen Dachsteinregion. Der bekannteste Streckenabschnitt ist die «ewige Wand». Die Biker befahren an dieser Stelle einen in den Fels gehauenen Steg. Informationen: www.salzkammergut-trophy.at

Birkebeinerrittet, Norwegen (30. August)

Wer den ultimativen Kick in einem möglichst grossen Teilnehmerfeld sucht, der wird in Norwegen fündig. Mit mehr als 12.000 Teilnehmenden ist der Birkebeinerrittet der grösste Bike-Marathon der Welt und zugleich ein norwegisches Männlichkeitsritual. Die Strecke zwischen Rena und der früheren Olympiastadt Lillehammer misst 89 Kilometer und weist weniger als 2000 Höhenmeter auf. Dafür muss ein 3,5 kg schwerer Rucksack getragen werden, der den im Mittelalter in Sicherheit gebrachten Stammhalter von König Haakonson supponiert. Ohne entsprechende Kondition sollte man sich vom flachen Streckenverlauf allerdings nicht beflügeln lassen, denn die zahlreichen Steigungen sind teilweise sehr ruppig. Ansonsten führt der Birkebeiner mehrheitlich über breite Forststrassen. Informationen: www.birkebeinerrittet.no

ANZEIGE

Weltrekordhalterin Distanz Ironman 70.3
8-fache Weltmeisterin Ironman Hawaii

www.tonihasler.ch

VERBOTEN im Radsport weil bis 10 min./h schneller...
...im Triathlon erlaubt.

WIR HABEN ES FÜR SIE!

Natascha Badmann, Toni Hasler und Team freuen sich Ihnen zu helfen!

Triathlon Aerodynamic Shop / Trainingslager / Trainingsplanung / Seminare / Referate

Parkweg 2 - CH-4665 Oftringen - Telefon +41 62 798 11 11 - Fax +41 62 798 11 15

REISEGARANTIE Bikestationen / Fahrtechnikkurse / Rennradreisen

Die 40 schönsten Rad- und Bikereisen weltweit für Sie



Katalog anfordern: Tel. +41 (0)44 761 37 65, Fax +41 (0)44 761 98 96 oder info@bikereisen.ch

ANZEIGE

Erlebniserien für Singles, Paare und Gruppen
In über 40 Ländern weltweit von gemütlich bis anspruchsvoll
Individualreisen ab zwei Personen

www.radferien.ch

Bitte senden Sie mir den Gratis Reisekatalog zu

Vorname/Name: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon/Mobile: _____

Email: _____

Newsletter per Email erwünscht

ja nein

bike adventure tours Sagstrass 12
CH-8910 Affoltern am Albis



Fit for Life_1_08