

Liebe Radsportler,

auf Vorschlag von Rolf habe ich die Aufgabe übernommen, einige Anregungen für das individuelle Training auf dem Rennrad zusammenzustellen. Vorab dazu einige Bemerkungen:

1. Unterschiedliche Ziele bzw. Vorstellungen wozu das Training sein soll führen zu differenzierten Trainingseinheiten bzw. –methoden. Einige verfolgen konkrete Ziele wie zum Beispiel bei einem Jedermannrennen mit einer bestimmten Zeit abzuschneiden, andere planen Langstreckenfahrten von mehreren 100km, eine Transalp oder trainieren für einen Triathlon.
2. Die persönlichen Voraussetzungen für ein Training sind in unserer Gruppe sehr heterogen. Die Altersstruktur hat eine große Spannweite, ebenso der individuelle Gesundheits- und Trainingzustand.

Jeder Sportler muss daher seine eigenen Möglichkeiten und vor allem seine Grenzen erkennen. Sport soll uns gesund halten und daher achtet beim Training auf 'die „natürlichen“ Rückmeldungen von eurem Körper! Verlangt nicht zu viel vom ihm und setzt euch eure eigenen und realisierbaren Ziele.

Wenn eure Ziele sehr konkret sind (z.B.: Cycloclassics 100 km mit einem Durchschnitt von 33km/h zu fahren) gibt es dafür Hilfe im Internet, um sich auch einen eigenen, dem Leistungsstand und –anspruch entsprechenden Trainingsplan zusammenstellen. Daher werde ich in erster Linie einige allgemeine Empfehlungen und Tipps abgeben.

Wisst ihr, dass man auch zu viel trainieren kann? Unser Körper braucht Regenerationsphasen, wenn wir diese außer Acht lassen werden die gesetzten Trainingseinheiten nicht zu einer Leistungsverbesserung führen. Daher sind in der Woche wenigstens 2 Tage zur Regeneration sinnvoll, wer mit dem Sport beginnt sollte ggf. auch bis zu 4 Tage zur Regeneration einplanen. Es macht auch mehr Spaß, wenn man nicht mit Muskelkater aufs Rad steigt, sondern das Gefühl hat es geht alles wie von selbst! Leistungszuwachs erreichen wir also nur mit gezielt gesetzten Trainingseinheiten und Pausen.

### **Leistungsstufen beim Training:**

- a) Regenerations- und Kompensationbereich (Rekom)
- b) Grundlagenausdauerbereich I (GA1)
- c) Grundlagenausdauerbereich II (GA2)
- d) Hoch-Intensiv-Training (HIT)

**REKOM** dient der Erholung nach sehr starken (Trainings-) Belastungen oder ist geeignet für Personen mit gesundheitlichen Beschränkungen

**GA1** ist vor allem für Ausdauertraining sehr wichtig und gut geeignet den Körper auf eine anaerobe Energiezufuhr zu trainieren. Diese Leistungsstufe ist gut geeignet für den Einstieg in die Saison und macht den größten Teil aus in der Vorbereitung für Langstreckenrennen und Mehrtagetouren. Geeignete Trainingsmethode: Dauerperiode (s.u.)

**GA2** dient der Verbesserung ein höheres Tempo bei längeren Strecken zu erreichen. Sollte dosiert eingesetzt werden. Geeignete Trainingsmethode: Fahrtenspiel (s.u.)

**HIT** ist geeignete die Schnelligkeit und Sprintfähigkeiten zu entwickeln. Ist vor allem bei ambitionierten, wettkampforientierten Athleten wichtig.

Geeignete Trainingsmethode: Intervalltraining (s.u.)

### Methoden des Trainings:

- a) Ausdauertraining
- b) Wechselndes Ausdauertraining
- c) Fahrten spiel
- d) Intervalltraining

#### **Ausdauertraining:**

Training, das im GA1 – Bereich ausgeführt wird. Der Herzschlag ist beschleunigt, aber man kann problemlos ganze Sätze sprechen. Der Puls liegt bei 60-80% der maximalen Herzfrequenz. Das Training kann (sollte) über mehrere Stunden ausgeführt werden (können).

Bei jedem Training solltet ihr die letzten 3km locker ausfahren, das fördert die Regeneration und dann zu Hause auch das Dehnen der Beinmuskeln nicht vergessen!

#### **Wechselndes Ausdauertraining**

Training, das zu 80% der Zeit im GA1-Bereich ausgeführt wird, dann aber von ca. 3-4 Einheiten im GA2-Bereich unterbrochen wird. Beim GA2-Bereich steigt der Puls deutlich, die Herzfrequenz liegt bei 80-90% der maximalen Herzfrequenz. Die Einheiten des GA2-Bereich gehen anschließend wieder in den GA1-Bereich zurück und nicht in einen REKOM-Bereich. Solltet ihr nicht im GA1-Bereich weitermachen können, reduziert den GA2 Bereich beim nächsten Mal – ihr seid wahrscheinlich bereits beim High-Intensiv-Training gewesen.

Beispiel für eine 2 stündige Trainingfahrt:

4 x im Wechsel: 20 Minuten GA1.Bereich, dann 5 Minuten GA2

Nach der vierten GA2 Einheit nochmals 20 Minuten „ausradeln“ im GA1-Bereich.

Beispiel für eine 3 stündige Trainingfahrt:

3 x Wechsel mit 45 Minuten im GA1-Bereich, dann 10 Minuten GA-2.

15 Minuten zum Schluss im GA1-Bereich

#### **Fahrtenspiel**

Training mit dem eine Entwicklung zu höheren Geschwindigkeiten erreicht wird. Es wird bei dem Fahrtenspiel auf das Gelände rücksichtig genommen und daher ist es sehr abwechslungsreich. GA1-Bereiche werden mit GA2 und auch (bei gutem Trainingszustand) HIT-Einheiten gemischt.

Beispiele: Kurze Anstieg werden zu Sprinteinheiten genutzt, ein Ortsschild wird als Ziellinie ebenfalls zu einem Sprint genutzt. Bei kurvenreichen Strecken wird nach jeder Kurve zwischen GA1- und GA2-Bereich gewechselt. Nach Sprints bzw. HIT-Einheiten wird hierbei anschließend eine REKOM-Einheit gefahren.

#### **Intervalltraining**

Trainingsmethode die im GA2-Bereich und HIT-Bereich gefahren wird und danach mit Pausen zur Erholung kombiniert wird (REKOM). Im HIT\_Bereich geht der Athlet kurzfristig an seine Leistungsgrenze. Die maximale Herzfrequenz liegt bei >90. Intervalltraining kann bis zu 20% der Trainingseinheiten ausmachen.

Beispiel für ca. 2 Stunden Ausfahrt:

30 Min. im GA1-Bereich einfahren (um Muskelverletzungen zu vermeiden)

5 x 5 km GA2-Bereich, jeweils mit 2 Minuten HIT-Bereich im Anschluss, danach 4 Minuten Pause

20 Minuten gemütliches Ausrollen im GA1- oder REKOM-Bereich.

### **So und nun kann es los gehen mit dem ersten Training im GA1-Bereich**

In der ersten Woche habe ich **2 Aufgaben** für euch, damit es im nicht so langweilig wird:

1. Regelmäßig den Wechsel von der Oberlenker- in die Unterlenkerposition üben.  
Hierbei werden die Hebelverhältnisse der Hüftmuskeln verändert und wir trainieren damit unterschiedliche Muskelfasern bzw. -gruppen. Auch die Nackenmuskulatur wird in der Unterlenkerposition mehr beansprucht. Schließlich ist die Unterlenkerposition wichtig für effektives Fahren mit geringem Windwiderstand.
2. Trittfrequenz (auch Kadenzen genannt) erhöhen. Spitzenfahrer treten mit sehr hohen Frequenzen von mehr als 100 Kurbelumdrehung pro Minute (achtet einmal bei Fernsehübertragungen darauf) Das ist für den Beginner schwierig, weil in der Regel dann der Oberkörper nicht mehr ruhig gehalten wird und das Fahren ineffektiv wird. Versucht daher regelmäßig mit Trittfrequenzen zu kurbeln die bei 90-100Umdrehung pro Minute liegen. Wem das zu schnell ist oder wenn ihr bemerkt, das der Oberkörper dabei nicht ruhig gehalten wird reduziert die Frequenz zunächst und tastet sich langsam höher. Wer es schafft kann im Training ruhig bis zu 130U/min. fahren, das werden wir bis August dann alle hinkriegen!  
Der Sinn ist schnell erklärt: Wir erreichen eine höhere Ausdauerleistung und kommen leichter über längere Strecken, weil die häufige Muskelbelastung mit sehr geringem Kraftaufwand kombiniert wird; dies wird von den Muskeln besser vertragen und diese dann nicht „sauer“.

Weitere Aufgaben kommen in den nächsten Tagen, evtl. auch ein Mustertrainingsplan für ein 100km Rennen.

Ich wünsche euch allen viel Spaß und hoffe, dass ihr motiviert auch alleine oder zu zweit die Zeit bis zum gemeinsamen Trainingsbeginn nutzt.

Herzliche Grüße

Christoph