

Die gute Nachricht vorneweg: Auch wer keine Berge vor der Haustür hat, kann ein super Bergfahrer werden. Holland hat zum Beispiel eine ganze Reihe Rennfahrer hervorgebracht, die ausgezeichnet klettern konnten. Andererseits fällt auf, dass das Leistungsniveau bei Bergmarathons in der Schweiz auch in der Breite deutlich höher ist als bei Veranstaltungen im deutschen Mittelgebirge. An der Ausdauer allein kann es nicht liegen, dass die Bergbewohner schneller klettern können, denn Ausdauer braucht man auch für ein hohes Tempo in der Ebene. Also: Was muss man können, um ein guter Kletterer zu werden?

Zunächst einmal haben sich sich Körper und Kopf an einen anderen Fahrzustand zu gewöhnen. Denn: Bergauf rollt es nicht. Man kann keinen Tritt auslassen. Man tritt langsamer und mit mehr Kraft. Und der Sattel wird zur schrägen Ebene, man muss mit Armen und Rumpf arbeiten, um die Position zu halten. Daran müssen sich die Muskeln gewöhnen. Aber auch der Kopf wird in besonderer Weise gefordert: Große Alpenpässe zu bezwingen, kann zweieinhalb Stunden dauern. Man muss sich auf diese lange und zähe Belastung einstellen und sich Zwischenziele stecken – bis zur nächsten Kurve, bis zur nächsten Aussicht, bis zum nächsten Brunnen. Diese Salami-taktik lässt den Berg auf erträgliches Maß schrumpfen. Zum Glück wartet ja eine Belohnung in Form von Aussicht, die umso grandioser wird, je weiter man sich hochschraubt. Das macht die Qual erträglich.

Am Berg gibt es eine weitere Besonderheit, die die Physik diktiert: Nicht der Stärkste ist hier der Schnellste, sondern derjenige, der das beste Leistungsgewicht hat, also die größte Leistung aufbringen kann, gemessen in Watt pro Kilogramm Körpergewicht (W/kg). Die Bandbreite ist groß und reicht bei Hobbysportlern von 2 bis 5 W/kg, wobei man mit 3,5 W/kg schon ganz gut ist. Profis erreichen sogar etwas mehr als 6 W/kg. Die enge Beziehung von Leistung und Gewicht zeigt, dass es zwei Strategien gibt, um am Berg schneller zu werden: Man kann versuchen, abzunehmen oder die Leistung zu steigern. Am besten, man macht beides!

Wie man Kraft trainiert

Eigentlich tun Berge dem Radfahrer gut. Das sieht man daran, dass es den allermeisten Radsportlern – auch jenen, die wenig Bergerfahrung haben – bergauf leichter fällt, maximale Leistungen zu erbringen, als in der Ebene. Jedenfalls für einige Minuten. Die Erklärung dafür ist, dass man bergauf leichter seinen Tritt optimieren kann, weil man ein unmittelbares Feedback dazu bekommt, was einen voranbringt. Man fühlt den Berg in den Beinen, spürt, was die Muskeln bewirken. In der Ebene ist das anders. Ob man einen Tritt auslässt oder nicht, ist egal, das Rad bleibt in Fahrt. Die Ebene meldet der Muskulatur nichts zurück, sie verrät einem nicht, ob man gut oder schlecht tritt. So gesehen, ist der Berg der Freund des Radfahrers. Woran man sich gewöhnen muss, ist die höhere Kraftkomponente, die die Kletterei mit sich bringt. Das macht man, indem man große Gänge langsam tritt. Ideal ist hierfür ein Intervalltraining an möglichst gleichmäßigen Steigungen:

- Den Gang so wählen, dass man mit 40 bis 60 Umdrehungen pro Minute (U/min) tritt.
- Die Herzfrequenz sollte nicht über den sogenannten

GA2-Bereich hinausgehen (75 bis 80 Prozent der maximalen Herzfrequenz; Tipp für alle, die ihre Werte nicht kennen: Wer außer Atem kommt, fährt zu schnell).

→ Wer keine Berge in der Nähe hat, legt den größten Gang auf, setzt sich aufrecht aufs Rad und tritt so gegen den Wind in der Ebene.

Bergauf schneller treten lernen

Mehr Kraftausdauer ist ein Trainingsziel. Auf der anderen Seite muss man lernen, den Berg flüssig zu fahren. Denn dauerhaft niedrige Trittfrequenzen sind eine zu hohe Belastung für die Muskulatur. Man würde zu schnell ermüden. Deshalb sollte man gezielt auch Berge mit zügigen 75 bis 90 Umdrehungen pro Minute in Angriff nehmen – sei es in Form von Intervallen oder in Form von Dauerbelastungen. Wer gar keine Berge vor der Haustür hat, sollte sich überlegen, Trainingscamps in bergiger Umgebung zu planen, um sich an längere Bergfahrten zu gewöhnen. Kurze Berge kann man natürlich auch wiederholt rauf- und runterfahren, um die Belastung längerer Anstiege zu simulieren. Ein Training der Rumpfmuskulatur ist eine gute Ergänzung.

Schlüsseltraining für Bergfahrer

Die folgenden Intervalltrainingseinheiten machen Sie zu einem besseren Bergfahrer. Streuen Sie die Intervalle in Trainingseinheiten von insgesamt 1,5 bis 2,5 Stunden Dauer. Sie können zwei intensive Einheiten pro Woche absolvieren, möglichst mit ein oder zwei Erholungstagen dazwischen. Ergänzen Sie diese noch um ein langes Grundlagentraining (mehr als drei Stunden) sowie gegebenenfalls ein bis zwei weitere Ausdauertrainingseinheiten.



Kraftausdauer

Intervalltrainings mit 2–5 x 6 Minuten GA2* bei 40–60 U/min, zwischen den Intervallen kurz auf hohe Drehzahl beschleunigen.



Tempohärte

Lange Intervalle von anfangs 30, später 60 und bis zu 90 Minuten am Stück im GA2-Bereich bei 75–85 U/min am Berg. Wenn Sie keine Berge zur Verfügung haben, können Sie die Intervalle auch flach fahren, treten Sie dann 10 U/min schneller



Schwellentraining

Anfangs 3–6 x 5 Minuten im Entwicklungsbereich (EB) bergauf bei mehr als 75 U/min, ideal sind 85 U/min; später Intervalle auf 10, 15 und maximal 20 Minuten ausdehnen.

Wenn Sie keine Berge zur Verfügung haben, können Sie die Intervalle auch flach fahren, treten Sie dann 10 U/min schneller.

Gesamtbelastungszeit nicht über eine Stunde EB pro Training!

*Legende auf Seite 57!