

## Reif für die Insel: Mit dem Rennrad auf Mallorca

von bb - Donnerstag, 17. Januar 2013

<https://www.pd-f.de/2013/01/17/reif-fur-die-insel-mit-dem-rennrad-auf-mallorca/>

Im Frühjahr zieht es Radsportler in den Süden, in den meisten Fällen nach Mallorca, dem Trainingsparadies für Profis und Breitensportler. Der [pressdienst-fahrrad](http://www.pd-f.de) gibt Tipps für ein erfolgreiches Trainingscamp bzw. einen erfüllten Rennradurlaub auf des Deutschen liebster Insel.

Seit Jahrzehnten versammelt sich die Radsportwelt in den ersten Monaten der Saison auf Mallorca – und zwar längst nicht mehr nur die Rennfahrer. „Auch im Breitensport ist eine Zunahme der Leistungsbereitschaft zu verzeichnen“, erklärt Christian Lademann, Produktmanager beim Reifenhersteller [Schwalbe](http://www.schwalbe.de) ([www.schwalbe.de](http://www.schwalbe.de)) und als ehemaliger Radprofi sowie Olympiateilnehmer fest im Sport verwurzelt. Auch für Hobby-Radsportler schließt eine solide, gut geplante Saisonvorbereitung ein Trainingslager in der Übergangszeit von Winter und Frühjahr mit ein. Und Mallorca kann eine perfekte Radsport-[Infrastruktur](#) ins Feld führen, wozu neben dem milden Klima und den verkehrsarmen Straßen auch radsportgerechte Hotels und zahlreiche Reiseveranstalter mit speziellen Angeboten gehören.

### Richtig Trainieren: Vom Wissen um die eigene Leistung

Doch so ein Trainingsaufenthalt will gut geplant sein – und dazu gehört erst einmal ein ausreichender Fitnessstand, auf den man aufbauen kann. „Gerade weniger erfahrene Radsportler neigen dazu, die Vorbereitung aufs Trainingslager zu vernachlässigen und am Zielort dann zu intensiv zu trainieren“, weiß Mareen Werner, beim Großhändler [Sport Import](http://www.sportimport.de) ([www.sportimport.de](http://www.sportimport.de)) Expertin für Training und Leistungsdiagnostik. Am besten sei es, so Werner, sich vor dem Trainingslager einer Leistungsdiagnostik zu unterziehen: „Dann kennt man die Leistungsbereiche, in denen man trainieren muss, oder bekommt sogar einen kompletten Trainingsplan.“

Ohne ein Leistungsmesssystem am Rad, das etwa Sport Import u. a. in Form der CycleOps-Kraftmessnabe anbietet, sei laut Werner seriöses Radtraining auf hohem Niveau sowieso kaum möglich: „Der Vorteil bei CycleOps ist, dass ich es selbst dann verwenden kann, wenn ich im Trainingslager ein Leihrad fahre. Lediglich Hinterrad und Controller müssen dann mit ins Reisegepäck.“

Diplom-Sportwissenschaftler und Mallorca-Kenner Jan Eric Schwarzer, der es als Radprofi bis zum Deutschen Meister der Steher gebracht hat, rät zu folgendem Programm: „Bewährt hat sich, drei Trainingstage mit ansteigenden Umfängen zu absolvieren und dann einen Tag Pause zu machen. Ist man eine Woche auf Mallorca, kann man zwei solcher Dreierblöcke fahren.“

Besonderen Spaß macht das auf den wenig befahrenen Straßen der Insel. Solche Traumstrecken kennen Mallorca-Experten wie Schwarzer natürlich besonders gut. Inzwischen fungiert der ehemalige Radprofi selbst als Gastgeber für Radsportler, die eine

familiäre Atmosphäre und ein edles Ambiente zu schätzen wissen. In seinem über 200 Jahre alten Haus mitten auf dem Eiland heißt er einzelne Sportler oder Gruppen willkommen, die ein individuell abgestimmtes Programm mit zahlreichen Leistungen buchen können ([www.ma-13.net](http://www.ma-13.net)). Sicher eine interessante Alternative zur Massenunterbringung im Radsport-Großhotel, gerade für Radfahrer, die ihr lang ersehntes Trainingslager auch als Urlaub sehen und entsprechend genießen wollen.

### Eigenes Material oder Leihrad?

Im Vorfeld des Trainingslagers sollte man sich die Frage stellen, ob es nötig ist, das eigene **Renrad** auf die Insel zu verfrachten. „Viele Shops und Reiseveranstalter bieten eine große Auswahl an hochwertigen Leihrädern in allen gängigen Größen an. „Gute Vermieter erkennt man an der Möglichkeit, das Mietfahrrad individuell auf die eigenen Bedürfnissen abstimmen zu können“, erklärt Andreas Krajewski vom Rennradhersteller Focus ([www.focus-bikes.com](http://www.focus-bikes.com)), selbst Radausstatter diverser Reiseanbieter auf Mallorca. Nur Anbauteile wie etwa ein spezieller Sattel sollten mitgenommen werden – und natürlich die eigenen Klickpedale. „Das sorgt auch bei größeren Ausfahrten für eine gewohnte und damit problemlose Sitzposition“, so Krajewski.

Übrigens: Manche Verleiher bieten die Option auf eine dem Fitnessstand entsprechende Übersetzungen. „Mieträder, die etwa mit unseren WiFLi-Kassetten von elf bis 32 Zähnen ausgestattet sind – das steht für ‚wider, faster, lighter‘ – sind deutlich bergtauglicher als Modelle mit Standard-Übersetzung, wie sie die meisten Radfahrer nutzen. So ist man bei schwacher Form dennoch in der Lage, locker zu pedalieren – auch in bergigem Terrain.“ verrät Tobias Erhard vom Komponentenhersteller **Sram** ([www.sram.com](http://www.sram.com)), der Radprofis, Breitensportler und Radverleiher auf Mallorca mit Material unterstützt. **Rennräder** zum Ausleihen kosten in der Regel um die 100 Euro pro Woche, je nach Wertigkeit auch etwas weniger oder mehr. Das eigene Fahrrad mitzunehmen ist da nicht unbedingt preiswerter; pro Flugstrecke sind je nach Fluggesellschaft bis zu 50 Euro Transportkosten zu entrichten. Dazu kommt das Geld für einen Radkoffer sowie weitere Kosten, etwa fürs Taxi. Für ihre Mieträder bieten die Reiseveranstalter in der Regel eine Versicherung an, die man tunlichst abschließen sollte. Ein Sturzschaden oder Diebstahl schlägt bestimmt stärker ins Konto als die circa 25 Euro, die man pro Woche für die Police berappen muss.

### Equipment & Co.

Ein Miniwerkzeug, Ersatzschlauch und Luftpumpe gehören oft zur Ausstattung des Miet-Renners; wer hier nicht auf gewohntes Material verzichten will, sollte beim Packen daran denken. „Auch ein Drehmomentschlüssel ist beim Wiederaufbau des filigranen Renners nach dem Flug von Nöten. Vorbau, Lenker und Pedale müssen in jedem Fall für die Reise im Radkoffer demontiert werden. Gerade die am Rennrad verbauten Leichtbau-Komponenten verlangen nach bestimmten Drehmomenten bei der Montage“, erklärt Enrico Ricci vom Werkzeughersteller Park Tool ([www.grofa.com](http://www.grofa.com)). Ebenso wie eine kompakte Luftpumpe sollte das Ratschenwerkzeug nicht im Handgepäck mitgeführt werden; in Zeiten scharfer Kontrollen am Flughafen könnte sich ein Sicherheitsbeamter daran stören. Wie alle Flüssigkeiten gehört auch Pannennmilch in den Koffer und leistet dann beim Radurlaub gute Dienste. „Zu wissen, dass man unter normalen Umständen keinen Reifendefekt haben kann, entspannt ungemein“, weiß Ex-Profi Lademann. Alternativ rät er zum langlebigen Trainingsreifen „Durano Plus“, der mit einem Pannenschutzgürtel aus hochelastischem Spezialkautschuk punktet. „Das RadioShack-Leopard Team hatte 2012 mit diesem Modell keine einzige Reifenpanne im Training.“

Auch wenn es auf der Baleareninsel im Frühjahr deutlich wärmer ist als in Deutschland – Wunderdinge darf man auch vom mallorquinischen Klima nicht erwarten. „Selbst Regenschauer kommen vor, und wer dagegen nicht gewappnet ist, muss wertvolle Trainingszeit im Hotel vertrödeln“, weiß Stephanie Herrling von **Vaude** ([www.vaude.com](http://www.vaude.com)). „Eine Regenjacke wie unser ‚Realto Jacket‘ gehört daher immer ins Gepäck. Die Sympatex Performance-Membran macht die Jacke leicht, atmungsaktiv und umweltfreundlich. Aber eine Sonnenbrille ist auf Mallorca natürlich noch viel wichtiger“, ergänzt Herrling augenzwinkernd. Wer früh im Jahr auf der Insel trainiert, muss damit rechnen, hin und wieder von der Dämmerung überrascht zu werden. In solchen Momenten zählt sich clevere Radbekleidung aus, wie sie etwa der englische Bekleidungsanbieter Rapha ([www.rapha.cc](http://www.rapha.cc))

schneidert. An deren „Brevet Jersey“ sind großzügig dimensionierte, reflektierende Streifen wesentliches Designelement. Übrigens: Eine pinkfarbene Sicherheits- und Windweste gehört zum Lieferumfang des Trikots.

### Tipps für die Zeit danach

Für die Zeit nach dem Trainingslager empfiehlt Schwarzer übrigens eine Phase deutlicher Trainingsreduzierung, die ebenso lange dauert wie der Trainingstrip selbst. „In dieser Zeit sollte man nicht mehr als ein bis zwei Stunden locker fahren, aber nur, wenn es das Wetter zulässt – oft wird vergessen, dass der Organismus nach der hohen Belastung sehr anfällig ist – dazu kommt, dass man zuhause ja wieder bei deutlich kälterem Wetter fahren muss.“ Vielleicht kommen dann ja spannende Radsport-Übertragungen im Fernsehen – mit belgischem Schneeregen, bei dem man dann doch mal nicht selbst aufs Rad will...

[Bildauswahl zum Thema \(1 Bild\)](#)

### Passende Themen beim pd-f:

[Radreise im Winter: Trondheim-Oslo – The Other Way Round](#)

[Schnell auf dem Rad dank Aerodynamik: Widerstand ist zwecklos](#)

[Mehr Watt für alle! Effizienz durch Leistungsmessung](#)

[Tour de France: Warum Hobbysportler besser rollen als die Profis](#)

[2015 – Neuheiten für den Radsport vom Mountainbike bis zum Rennrad](#)

[Carbon im Fahrradbau: Bis zur kleinsten Faser auf Leistung getrimmt](#)

[Urlaub mit dem Fahrrad: Von diesen Radreisen träumt das Team des pd-f](#)

Themenblatt Rennradfahren – fast wie Fliegen!

[Rad am Ring: Mit dem Hot Rod durch die Grüne Hölle](#)

### Passendes Bildmaterial