

Tipps und Tricks, wie Sie sich selbst trainieren!

# Selbsthilfe Kurs

Werden Sie Ihr eigener Coach: Planen und bestreiten Sie Ihr Rennrad-Training ab sofort komplett in Eigenregie!

TEXT | DANIEL BECK

**S**ie wissen selbst, was am besten für Sie ist und was Ihnen guttut? Dann nutzen Sie diese Fähigkeiten auch konsequent! Trainieren Sie sich in dieser Saison selbst. Schlüpfen Sie in die Rolle des Coachs, planen, gestalten und kontrollieren Sie Ihr Rennrad-Training in Eigenregie. Denn wer sich selbst coacht, trainiert – vorausgesetzt er befolgt die wichtigsten Regeln – viel individueller, zielgerichteter und effektiver als alle, die sich nach einem allgemein gültigen Trainingsplan richten.

Das nötige Rüstzeug bekommen Sie von RoadBIKE und Coach Tim Böhme, Leiter des Trainingscenters im Radlabor Freiburg und München ([www.radlabor.de](http://www.radlabor.de)). „Entscheidend für eine Leistungssteigerung und die Top-Form am Renntag ist die individuelle Dosierung des Trainingsreizes. Dafür ist die richtige Steuerung der Inten-



„Entscheidend ist die individuelle Dosierung des Trainingsreizes.“

Tim Böhme, RB-Experte und Trainer

sität des Trainings genau so wichtig wie die optimale Balance von Belastung und Regeneration“, erklärt Tim Böhme. Wer das nötige Wissen für diese Trainingsprozesse besitzt, dieses auch anwendet und obendrein eine gute Körperwahrnehmung entwickelt, kann sein Training intelligent steuern und klettert auf der sportlichen Karriereleiter schnell nach ganz oben. Als Belohnung winkt doppelter Erfolg: als Radrennfahrer ebenso wie als Coach.



## Setzen Sie sich ein realistisches Saisonziel

Bevor Sie sich Gedanken übers Training machen, sollten Sie ein Ziel festlegen. Welches Rennen soll Ihr Highlight sein – und was wollen Sie dort erreichen? „Bleiben Sie dabei realistisch, denn nichts demotiviert mehr, als das Angestrebte nicht zu erreichen“, sagt Böhme. Denken Sie daran: Ein Trainer – und der sind Sie ja jetzt – arbeitet erfolgsorientiert. Er wird mit Ihnen nur erreichbare Ziele in Angriff nehmen.



## Bestimmen Sie Ihren Ist- und Soll-Zustand

Haben Sie sich für einen Wettkampf entschieden, bestimmen Sie Ihren Ist- und Soll-Zustand. Diese persönliche Buchführung hilft Ihnen auch, Stärken und Schwächen zu erkennen und darauf das Training auszurichten. Beginnen Sie mit dem Soll-Zustand und überlegen, welche Fähigkeiten bei „Ihrem Wettkampf“ gefordert werden. Wollen Sie bei einem Radmarathon wie dem Ötztaler starten? Dann brauchen Sie eine extrem gute Ausdauer, müssen klettern können und das Abfahren beherrschen. Ein Jedermann-Rennen wie der Velothon in Berlin erfordert dagegen längst nicht so eine gute Grundlage, da solch ein Wettkampf maximal vier bis fünf Stunden dauert. Dafür sind Tempohärte und perfektes Windschattenfahren gefragt. Der Ist-Zustand umschreibt ungeschönt Ihre aktuelle Leistungsfähigkeit.



## Schreiben Sie sich einen detaillierten Trainingsplan

Ein Trainingsplan mit seinen unterschiedlichen Einheiten und Pausen schlägt die

Brücke zwischen dem momentanen Leistungsvermögen, dem Ist-Zustand, und dem gewünschten Erfolg – also dem Soll-Zustand. Planen Sie deshalb rückwärts vom Wettkampfziel bis zum ersten Tag ihres Trainings. Das bedeutet: vom speziellen zum allgemeinen Training. Je näher der Wettkampf rückt, desto härter und intensiver wird trainiert – mit Ausnahme der letzten Woche vor dem Rennen. Die Trainingspläne von RoadBIKE und dem Radlabor sind ebenfalls nach diesem Prinzip aufgebaut. Haben Sie beispielsweise insgesamt drei Monate Zeit, nutzen Sie die ersten sechs Wochen zum Training der Grundlagenausdauer und steuern gegen Ende dieser Periode einige Intervalle an der anaeroben Schwelle ein. In den folgenden sechs Wochen setzen Sie den Schwerpunkt dann eher auf intensive Einheiten. Stellen Sie jede Woche und jede Trainingseinheit unter einen bestimmten Schwerpunkt. „Für die Leistungssteigerung ist entscheidend, dass erst Grundlage, dann Kraft und zum Abschluss Explosivität trainiert wird – und natürlich die nötigen Ruhepausen eingehalten werden, in denen sich der Organismus erholen kann“, sagt Tim Böhme. >>

1. Woche – Grundlage		2. Woche – Grundlage   Kraft	
Mo	1:30 h GAE fisch	Mo	0:00 h Ruhetag
Di	2:00 h GAE fisch	Di	1:30 h GAE 45 min 3 x 4 min am Berg, Pause
Mi	2:00 h Ruhetag	Mi	2:00 h GAE fisch
Do	0:00 h Ruhetag	Do	0:00 h Ruhetag
Fr	2:00 h GAE weilig, Anstiege in GAE	Fr	1:30 h GAE 45 min 3 x 5 min am Berg, Pause
Sa	2:00 h GAE fisch	Sa	2:00 h GAE fisch
So	2:00 h GAE weilig, Anstiege in GAE	So	3:00 h GAE fisch
3. Woche – Intensiv		4. Woche – Stabilisierung   Erholung	
Mo	1:00 h Ruhetag	Mo	0:00 h Ruhetag
Di	1:50 h ruhiges und lockeres Fahren	Di	1:00 h ruhiges und lockeres Fahren
Mi	1:30 h GAE 30 min 3 x 4 min fisch, Pause je 10 min GAE Restprogramm	Mi	2:00 h GAE fisch
Do	0:00 h Ruhetag	Do	0:00 h Ruhetag
Fr	1:30 h GAE 30 min 5 x 4 min fisch, Pause je 10 min GAE Restprogramm	Fr	1:00 h ruhiges und lockeres Fahren
Sa	2:00 h GAE fisch	Sa	2:00 h GAE fisch
So	2:00 h GAE weilig, Anstiege in GAE	So	2:00 h GAE fisch
5. Woche – Vorbereitung		6. Woche – Wettkampfwoch	
Mo	1:00 h ruhiges und lockeres Fahren	Mo	1:00 h ruhiges und lockeres Fahren
Di	0:00 h Ruhetag	Di	0:00 h Ruhetag
Mi	0:00 h Ruhetag	Di	1:30 h GAE 20 min 3 x 4 min
Mi	2:00 h GAE fisch	Do	2:00 h GAE fisch
		Fr	0:00 h Ruhetag
		Sa	1:00 h GAE 20 min 2 x 2 min

Wer sein Training ernst nimmt, führt ein detailliertes Tagebuch.



Daniel Geilger

drei Stunden. Fahrten mit Intervallen im Entwicklungsbereich oder mit maximalen Belastungen wie Sprints müssen nicht länger als zwei Stunden sein. „Mischen Sie aber keine Trainingsformen, sonst leidet die Qualität des Trainings, und Sie stagnieren unweigerlich“, rät der Experte.



### Führen Sie ein detailliertes Trainingstagebuch

Die sportliche Buchführung bringt's – vor allem, wenn Sie erfahren wollen, welches Training bei Ihnen wie angeschlagen hat. Notieren Sie sich dafür neben dem Datum, der gefahrenen Strecke sowie der Trainingsdauer auch Ruhepuls, Gewicht und Pulswerte im Training. Vergessen Sie nicht die persönlichen Eindrücke und die tatsächlichen Trainingsinhalte. So können Sie immer auch abgleichen, ob Sie das Soll Ihres Plans tatsächlich erreicht haben.



### Kontrollieren Sie regelmäßig Ihre Fortschritte

Wer ein großes Ziel verfolgt, sollte seine Leistungsfähigkeit überprüfen. Am besten und einfachsten gelingt das auf einer



### Halten Sie sich an allgemeingültige Trainingsprinzipien

Um sich nicht zu überfordern, steigern Sie am Anfang der Saison erst den Umfang des Grundlagenausdauertrainings, danach beginnen Sie mit intensiveren Einheiten. Generell nehmen aber die Fahrten im Grundlagenausdauerbereich den größten Teil des Trainings ein. „Denn neben einer Verbesserung der aeroben Ausdauer stabilisiert solch ein Training auch das durch intensive Belastungen verbesserte Leistungs-

niveau“, erklärt Tim Böhme. Auch spezielle Trainingsformen wie Fahrten im Entwicklungsbereich, Intervalle am Berg oder Sprints sind in lockere, nicht zu lange Grundlagenausdauerfahrten eingebettet. Hier gilt: Je intensiver das Training, desto kürzer fällt die Einheit aus, die Ruhephase bis zum nächsten Trainingstag dagegen wird länger. Reine Grundlagenausdauerfahrten zur Stimulierung des Fettstoffwechsels können vier bis fünf Stunden dauern, Fahrten mit Kraftausdauerseinheiten bis zu



## CLEVER IN FORM

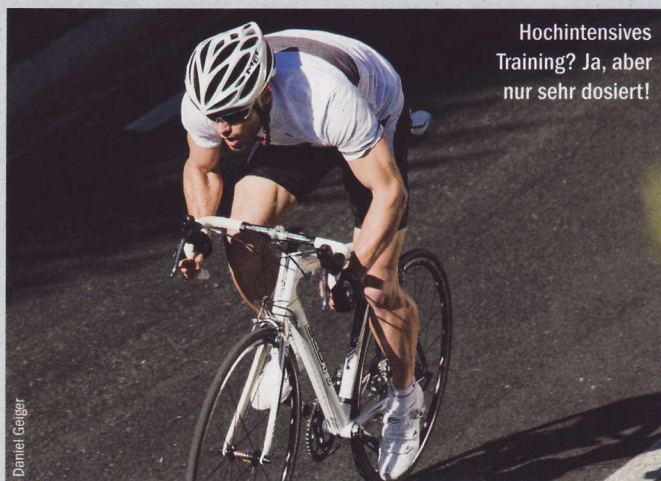
Wer diese drei Einheiten intelligent in seine Trainingsplanung einbaut, kann seine Leistungsfähigkeit entscheidend steigern.

### FETTSTOFFWECHSELTRAINING:

Die langen und lockeren Einheiten sind die Basis jedes Radtrainings. Gefahren werden sie im Grundlagenausdauerbereich 1 (GA1) mit dem Ziel, die aerobe Ausdauer zu verbessern. Der Körper soll dabei lernen, auf seine Fette zuzugreifen und diese als Energielieferant zu verstoffwechseln. Die Kohlenhydratreserven sollen dabei geschont werden, um für intensivere Belastung bereit stehen. Durch regelmäßiges Training gewöhnt sich der Organismus an die Belastung, und der Sportler kann dann bei gleicher Herzfrequenz schneller fahren. Außerdem wird das leistungslimitierende Laktat bei Trainierten später frei. Wer solch ein Fettstoffwechseltraining absolvieren will, sollte die ganze Zeit über mit der gleichen Intensität – 60 bis 70 Prozent der maximalen Herzfrequenz – fahren und eine Trittfrequenz von 80 bis 100 Umdrehungen pro Minute kurbeln.

### SCHWELLENTRAINING:

Wer eine gute Grundlage besitzt und problemlos 2 bis 3 Stunden locker fahren kann, beginnt mit Intervalltraining im Entwicklungsbereich (EB). Bei diesen Einheiten trainiert der Athlet an seiner individuellen aeroben Schwelle – also dem Bereich, in dem die Muskeln übersäuern und die Beine zu brennen anfangen. In diesen 4 bis 10 Minuten langen Intervallen geht der Körper eine Sauerstoffschuld ein und gewöhnt sich daran, mit einer Übersäuerung umzugehen, der Fahrer lernt, unter Schmerzen nicht gleich zu resignieren. Durch die hohe Beanspruchung reichen 2 Trainingstage pro Woche mit Schwellentraining aus. Die Intervalle – bis zu 3 – sollten in ein 1,5- bis 2-stündiges Grundlagenausdauertraining eingebettet werden. Die Intensität lässt sich am besten per Leistungsdiagnostik ermitteln, als Faustregel gilt 80 bis 90 Prozent der maximalen Herzfrequenz.



Daniel Geilger

Hochintensives Training? Ja, aber nur sehr dosiert!

**SPRINTTRAINING:** Je näher der Saisonhöhepunkt rückt, desto intensiver sollte der Rennradfahrer trainieren. Rund 2 bis 3 Wochen vor dem Wettkampf kann „High Intensity Training“ – also hochintensives Training – noch für einen spürbaren Leistungsschub sorgen. Mit 30-Sekunden-Sprints setzt der Athlet einen extremen Reiz,

geht „voll ins Laktat“ und „härtet“ so seinen Körper ab. Allerdings darf ein solches Training nur sehr dosiert eingesetzt werden. 2 Sprints, die in ein 60-Minuten-GA1-Training eingebaut werden, reichen für den Anfang voll aus. Durch die Maximalbelastung sind dann im Anschluss dann auch 2 Regenerationstage Pflicht.