

# BERGGE KRAFT PSYCHE TEMPER ROUTING



## TRAININGSPLAN FÜR DIE BERGFORM

Trainings-Tipps vom Marathon-Spezialisten und Coach: Stefan Kirchmair, zweimaliger Sieger des Öztaler Radmarathons, stellt seinen Trainingsansatz vor – und erklärt, wie man sich fit für Fahrten am Berg macht.

Text Stefan Kirchmair Bilder Dia Somogyi

**D**as Bergfahren ist nie der erste Schritt, sondern immer der zweite. Erst muss eine gewisse Grundlage vorhanden sein, auf der man aufbauen kann. Spätestens jetzt, im Frühling, sind die meisten soweit. Die Highlights der Saison kommen näher, die hohen Pässe sind nach und nach wieder befahrbar und Grundlagenkilometer sind gesammelt.

Man sollte nicht überstürzt an die Sache herangehen und sich Zeit nehmen, Schritt für Schritt aufzubauen und zu steigern. Zunächst ist es wichtig, den Umfang zu steigern, bevor es in die Berge geht. Am liebsten sind mir dazu Strecken wie die Karwendelrunde oder rund um die Zugspitze – also mit ein paar gleichmäßigen, aber nicht zu langen und steilen Anstiegen. So komme ich bei meinen Grundlageneinheiten am Wochenende oft auf 150 bis 180 Kilometern mit rund 1500 bis 2000 Höhenmetern. Nun haben natürlich die wenigsten das Glück wie ich, in den Alpen zu leben – oder generell längere Anstiege in der Nähe zu haben. Aber auch das Training auf der gebremsten Rolle, bei Gegenwind oder an kürzeren Hügeln ist schon sinnvoll.

Sobald dann die Räumfahrzeuge ihren Dienst verrichtet haben, ist meist das Timmelsjoch einer meiner ersten Pässe im Frühsommer. Eine moderate Steigung dieser Länge reicht völlig aus, zu steile Rampen wie etwa das Kühtai dürfen noch einige Zeit warten. Wichtig ist ein gut geschulter runder Tritt. Ich empfehle den von mir betreuten Sportlern immer, bei be-

stimmten Trainingseinheiten gezielt mit sehr hohen Trittfrequenzen zu fahren, diese dann systematisch zu variieren und ab und an nur einbeinig zu treten.

### Das richtige Tempo

Eine flüssige Frequenz ist das A und O über längere bergige Strecken. Die Wahl der richtigen Übersetzung ist die technische Grundvoraussetzung dafür. Dank Kompakt-Kurbeln und neuen Ritzelpaketen hat sich auf diesem Sektor viel getan. Hinten ein 32er Ritzel aufzulegen ist auch für mich eine willkommene Hilfestellung, mit einem langen Schaltkäfig alles kein Problem. Wobei ich vorne in der Regel semikompakt fahre, also 52/36er Kettenblätter. So kann ich auch im Flachchen auf dem kleinen Blatt fahren, was für mich ganz wichtig ist, um surchgängig höhere Frequenzen zu fahren. Das große Blatt brauche ich meist nur bergab, wenn es einmal schneller als 45 oder 50 km/h wird.

Vor den ersten Bergfahrten, bei Rennen, Radmarathons oder wenn man in einer Gruppe unterwegs ist, machen viele einen entscheidenden Fehler: Sie gehen Anstiege zu schnell an. Auch deshalb ist zunächst – in der Vorbereitung – ein konstantes moderates Tempo wie schon beim Grundlagentraining im flachen Gelände auch das Ziel am Berg. Oft lassen sich Abschnitte im oberen Grundlagen-1- oder auch im Grundlagen-2-Bereich nicht vermeiden. Sich dort längere Zeit zu bewegen, sollte aber zunächst nicht das Ziel sein.

„Eines der absoluten Highlights dieser Saison wird die dreitägige Fahrt zum Giro d'Italia – von Innsbruck nach Corvara in Südtirol sein. Die Tour ist für Jedermann offen. Am Tag der Königsetappe des Giro werden wir den Sellastock umrunden und nach dem Bergzeitfahren auf die Seiser Alm wieder entspannt zurück nach Innsbruck kurbeln oder shutteln – je nach Befinden. Auch die Mecklenburger Seenrunde ist wieder ein Fixpunkt. Sie ist zwar „topfeben“, aber mit vielen Freunden diese 300-Kilometer-Strecke zu absolvieren macht einfach Spaß. Im Juni folgen noch ein paar Tage in den friulanischen Dolomiten rund um den Supergiro Dolomiti in Lienz. Besonders freue ich mich dann auf eine weitere Woche in den Dolomiten Ende Juni während der Transalp. Den krönenden Abschluss bildet der Maratona Dolomites, der mich letztes Jahr absolut in seinen Bann gezogen hat. Gleich 15 Fahrern konnte ich dort zu einem der begehrten Startplätze verhelfen.“



## Intervalle

Um am Berg dann schneller zu werden, empfehlen sich Intervalle an kürzeren Anstiegen unter der Woche. Am Wochenende können dann längere Anstiege im Grundlagenbereich in Angriff genommen werden. Die Intervalle sollten im Entwicklungs-Bereich gefahren werden, je nach Vorliebe können diese auch frequenzbetont gefahren werden. Am wichtigsten und effektivsten ist für mich das Training am sogenannten „Sweet Spot“. Dies ist der Leistungsbereich um die anaerobe Schwelle herum, der in der Regel zwischen 75 und 83 Prozent der maximalen Herzfrequenz liegt, am oberen Rand des G2-Niveaus bis in den EB-Bereich hinein. Sweet-Spot Intervalle über 20 oder 30 Minuten durchzuziehen ist ein hervorragendes Trainingsmittel, um sich eine ökonomische Fahrweise am Berg anzueignen.

Daneben existieren noch viele weiteren Intervallformen wie etwa die nur bis zu einer Minute langen hochintensiven „HIIT“-Einheiten. Oder etwa die „Hour of Power“ (HOP-Training). Ich fahre diese gerne an langen Pässen: Alle zwei Minuten ein etwa zehn- bis 15-sekündiger Sprint, den Rest der Zeit dann weiter am Sweet-Spot. Dies ist ein sehr forderndes Training – und sollte nur in gutem Trainingszustand, ausreichend erholt und generell mit Bedacht angewandt werden.

Für alle Intervallformen empfehle ich auf eine Wattmessung zurückzugreifen, da sich so die Intensität viel besser steuern und auf gleichmäßigem Niveau halten lässt. Wer seine Daten gut analysieren kann oder einen Trainer hat, weiß so ganz genau, wie schnell er im Wettkampf oder bei der Ausfahrt mit Freunden fahren darf, um am Ende noch Reserven zu haben.

## Die Psyche

Ich lege mir immer schon vor der Abfahrt recht genau die Strecke zurecht. Dann habe ich alles im Kopf – jeden Anstieg, die Abfahrten, wo man Intervalle fahren kann. Lange Berge im Grundlagentempo zu fahren, kann ebenfalls mental sehr mühsam sein – vor allem wenn man die Anstiege schon sehr oft gefahren ist. Abhilfe verschafft da natürlich ein Begleiter



In seinem Team „Kirchmair Cycling“ betreut Stefan Kirchmair aktuell zwölf Sportler. Zu den Team-Partnern gehören: Mavic, KTM, Squeezy, Compex, Allin u.a.

Das Material: Stefan Kirchmair ist bei Wettkämpfen auf einem KTM Revelator Prime unterwegs, an dem ein langer Schaltkäfig und eine Kasette mit einem 32er Ritzel verbaut sind. Zudem kommen Mavic Cosmic Ultimate Laufräder zum Einsatz. Das Gesamtgewicht des Rades: 6,5 Kilogramm.



MO 16.5.16	RUHETAG	MO 23.5.16	RUHETAG
DI 17.5.16	GRUNDLAGE: 1,5 h GA1 + 2 Serien Sprints 8 x 6 sec	DI 24.5.16	KRAFT: Kraufausdauer mit Zirkeltraining
MI 18.5.16	GRUNDLAGE: 1,5 h GA1 darin 4 x 4 min im EB	MI 25.5.16	ERHOLUNG: 1 h lockere Recovery-Fahrt
DO 19.5.16	RUHETAG	DO 26.5.16	GRUNDLAGE: 5 h G1 mit Trittfrequenzübungen
FR 20.5.16	BERG: 4-5 h Bergfahrt zum Giro d'Italia	FR 27.5.16	INTENSIV: 4 h Tempowechsel mit 30 min im G2
SA 21.5.16	BERG: Vorbelastung mit 3 x 1 min im EB/SB	SA 28.5.16	VORBELASTUNG: mit 3 x 1 Minute im EB/SB
SO 22.5.16	BERG: 4-5 h Bergfahrt Seiser Alm	SO 29.5.16	RENNEN: Mecklenburger Seenrunde 300 km



oder gar eine Gruppe, so geht die Zeit viel schneller vorüber. Wenn ich alleine unterwegs bin, helfen mir unterschiedliche Trittfrequenzen und Rythmuswechsel.

Eine weitere Grundlage des guten, des ökonomischen Bergfahrens ist die Tempowahl. Zunächst gilt es sich so zu steuern, dass man von unten weg ein solches Tempo anschlagen kann, dass man mühelos bis zur höchsten Stelle durchhält. Auch die Trittfrequenz ist wichtig, ein langsamer Tritt ermüdet zusätzlich und sorgt für schwere Beine mit der Fortdauer der Ausfahrt. Bei kurzen Wiegetritt-Passagen achte ich auf ein konstantes Tempo. Gut trainiert kann man sehr lange stehend fahren, der Tritt sollte dabei aber rund bleiben und nicht in reines Drücken ausufern.

### Die richtige Sitzposition

Das Fahren bergauf stellt andere Anforderungen an den Fahrer als auf der Ebene. Windschatten und Aerodynamik spielen kleinere Rollen als im Flachen. Durch die Steigung verlagert sich der Schwerpunkt des Fahrers etwas nach hinten. Deshalb empfehle ich für häufigere Bergfahrten besonders bei gestreckter Sitzposition, den Sattel ein wenig weiter nach vorne zu schieben und eventuell, sogar einen kürzeren Vorbau zu wählen. Wenn der Gabelschaft noch lang genug ist, kann auch noch ein Spacer eingebaut werden, um eine etwas aufrechtere Sitzposition zu erreichen. Oft bekommen die Leute gerade in der Höhe zu wenig Luft, da ist es nicht förderlich in Aero-Position auf dem Rad zu liegen wie es für Zeitfahren oder für schnelle, flache Rennen sinnvoll wäre. Deshalb sollte man seiner Lunge möglichst viel Platz verschaffen, damit sie ihr volles Volumen entfalten kann. Außerdem: Eine aufrechtere Sitzposition hilft auch entscheidend bei der Abfahrt. Es steuert sich viel agiler durch die Kurven, man hat mehr Kraft beim Bremsen und kann viel präziser steuern im Vergleich zu einer zu gestreckten Position. Es gibt also etliche Stellschrauben, an denen man drehen kann – um letztlich besser und schneller bergauf zu kommen. //

Stefan Kirchmair gewann zweimal den Ötztaler-Radmarathon. Seine Bestzeit beträgt 7:00:12 Stunden. Der 27-Jährige ist amtierender österreichischer Staatsmeister im Radmarathon und Haute-Route-Pyrenees-Gesamtsieger. Sein Statement: „Nach meiner etwas schwereren Verletzung vor dem Ötztaler genieße ich heuer jeden Kilometer auf dem Rad und lasse es ganz bewusst etwas ruhiger angehen als in den vergangenen Jahren – allerdings auch deswegen, weil ich erstl meine Ausbildung zum Erwerb der A-Trainer-Lizenz, danach meine Trainertätigkeit klar in den Fokus stelle.“



MO 30.5.16	RUHETAG	MO 6.6.16	RUHETAG
DI 31.5.16	GRUNDLAGE: 1 h G1 + 8 x 6 sec Sprints	DI 7.6.16	GRUNDLAGE: 1 h G1 + 8 x 6 sec Sprints
MI 1.6.16	ERHOLUNG: 1,5 h G1 + 4 x 4 min im EB	MI 8.6.16	INTENSIV: 1,5 h mit 3 x 5 min HIIT
DO 2.6.16	RUHETAG	DO 9.6.16	ERHOLUNG: 2 h lockeres G1
FR 3.6.16	INTENSIV: 2 h Fahrtenspiel mit 20 min EB	FR 10.6.16	ANREISE/RUHETAG
SA 4.6.16	BERG: 3-4 h bergig + 3 x 20 min "Sweet Spot"	SA 11.6.16	VORBELASTUNG: 1,5 h mit 4-5 Sprints, je 10 sec
SO 5.6.16	INTENSIV: 4-5 h bergig + "Hour of Power"		