

# GEFÜHLSECHT

Noch kann man draußen ganz gut Rad fahren - und zwar nicht nur auf Mallorca, wo Marcel Wüst noch Mitte November kurz-kurz unterwegs war. Doch damit ist es vielleicht schon jetzt vorbei, da Sie dieses Heft in der Hand halten, also müssen Alternativen her. Was lag da näher, als mit unserem Kölner Cheftester vier Trainingsgeräte auszuprobieren, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten?

Text Caspar Gebel/Marcel Wüst ||| Fotografie Marco Felgenhauer

**W**as machen Radsportler im Winter? Klar, am Wochenende ist man auf der Straße unterwegs, und wer Abwechslung braucht, sattelt auf Mountainbike oder Querfeldeinrad um. Doch spätestens, wenn der Herbstregen kommt, verlieren diese Aktivitäten deutlich an Attraktivität, und unter der Woche ist die arbeitende Bevölkerung sowieso ans Haus gefesselt - zu dunkel zum Radfahren.

Bleibt also nur: das Rollentraining. Man liebt es oder man hasst es - oder man macht es einfach, wobei die moderne Technik die langweiligen Aspekte dieser Trainingsform ein wenig in den Hintergrund treten lässt - siehe „Virtual Reality Training“. Manchem reicht aber auch der iPod zur Ablenkung (früher: Walkman), der Fernseher oder gar ein Buch auf dem Oberlenker.

Je nachdem, wie intensiv man dem Rollentraining frönen will, fällt auch das Budget dafür aus. Die Freifahrrolle passt unters Bett in der Studentenbude und auch zu den entsprechenden Finanzen; manches Topgerät wiederum spricht eher den Hochleistungssportler an. Rennfahrer gehen etwas anders an die Sache heran: Sie nutzen das Gerät vorwiegend zum Warmfahren vor dem Wettkampf, es sollte also möglichst kompakt und nicht zu schwer ausfallen.

„IN SCHWUNG BLEIBEN KANN MAN AUF JEDEM TRAINER, PROFESSIONELL TRAINIEREN AUF WENIGEN, EIN MULTIMEDIA-ERLEBNIS GENIESSEN AUF ANDEREN.“

◀ Kurz-kurz im Winter? Das geht auch ohne Flucht in den Süden, man darf halt nur nicht mit dem Rad das Haus verlassen.

▶ Hightech fürs Heimtraining: Stefan Probst von Airstream erklärt die Möglichkeiten, die sein Gerät bietet.



Je nachdem, ob man den Trainer eher zum Fahren langer Einheiten nutzt oder eben nur zum Warm-up, entscheidet sich auch die Modellwahl. Zum Warmfahren benötigt man im Grunde keinen sonderlichen Widerstand; der Körper wird durch hohe Tretfrequenzen bei geringem Kräfteinsatz auf Touren gebracht - da reicht schon eine Freifahrrolle ganz ohne einstellbaren Widerstand aus oder eben ein einfacher Trainer, auch wenn dessen „Fahreigenschaften“ nicht so berauschend sind. Längere Einheiten machen natürlich auch einem hochwertigen Gerät viel mehr Spaß. Und das kann zum einen bedeuten, dass eine große Schwungmasse ein besonders realitätsnahes Gefühl ergibt oder dass das Eintauchen in virtuelle Welten Abwechslung verschafft. Hier hat sich vor allem Tacx hervor getan: Der niederländische Trailer-Pionier arbeitet seit Jahren an immer reali-

tätsnäheren Bildschirmdarstellungen bekannter Radstrecken; die Topgeräte des Herstellers erhöhen dabei nicht nur den Widerstand, wenn es im Film bergauf geht, sondern treiben bergab sogar das Hinterrad an. Lenkbewegungen werden registriert und führen auf der virtuellen Strecke zu Richtungsänderungen. Und wer sich mit anderen Nutzern vernetzt, kann sogar im Cyberspace Rennen fahren.

Wie sehr man nun auf der Rolle das Radfahren simulieren will, bleibt natürlich jedem selbst überlassen. In Schwung bleiben kann man auf jedem Trainer, professionell trainieren auf wenigen, ein Multimedia-Erlebnis genießen auf ein paar anderen. So oder so: Der Trainer im Keller oder im Wohnzimmer ist eine gute Methode, um fit durch den Winter zu kommen - und manche sind sogar richtig gefühlsecht. ◻

## Airstreem Profi-Ergometer



Der Salzburger Hersteller Airstreem verfolgt einen radikal anderen Ansatz als die sonstigen Player auf dem Trainer-Markt. Dem Unternehmen, das sich bereits mit innovativen Carbon-Rahmen einen Namen gemacht hat, geht es nicht um leichten Transport und praktische Verstaumöglichkeiten. Das Profi-Ergometer ist vielmehr ein Trainingsgerät in Studio-Qualität, bei dem „lebensnahe“ Fahreigenschaften und eine unerreicht große Bandbreite an Trainingsoptionen im Vordergrund stehen. Mit ei-

ner Messgenauigkeit um drei Prozent bei der Wattleistung lässt es sich darüber hinaus auch bei Laktatstufentests bei der Leistungsdiagnostik nutzen.

Im Vergleich zu den anderen Geräten im Test fällt eines sofort ins Auge: Beim Airstreem-Ergometer wird das Rennrad komplett ohne Laufräder eingespannt (dabei bieten die Österreicher eine sehr interessante Palette leichter Carbon- und Alu-Radsätze an...). Der Fahrer scheint über dem Gerät zu schweben, doch wenn der erste Pedaltritt erfolgt, merkt man, wie überaus stabil der 34 Kilo schwere Trainer ist. „Sehr stabiles Gefühl, damit kann man auch Sprints simulieren“, war Marceles erste Reaktion. Die schwimmende Lagerung der Radaufnahmen erlaubt es, das Rad im Wiegetritt hin und her zu kippen; das Ergometer selbst bleibt dabei wie festgeschraubt am Boden.

Um die 14,2 Kilo schwere Schwungmasse hinten im Gehäuse auf Touren zu bringen, muss man schon ordentlich antreten – wie im richtigen Leben eben. „Wenn du dich hinsetzt und rollen lässt, ist es wie draußen, auch das gleiche Geräusch“, so Wüst, und auch das Gefühl, wenn man dann wieder in die Pedale tritt, ist unvergleichlich echt. Vor allem der maximale Widerstand des Airstreem-Gerätes macht den Kölner Sprinter neugierig: 3.000 Watt bei einer 100er-Tretfrequenz lassen sich einstellen, frequenzunabhängig sind es 2.000 Watt – mehr, als die allermeisten Radsportler treten können. Das spricht für die extreme Belastbarkeit des Gerätes und stellt vor allem sicher, dass das Profi-Ergometer auch für intensive In-

tervalle und eben zum Sprinttraining mit maximaler Anstrengung eingesetzt werden kann.

Neben dem Trainingsnutzen muss auf dem Airstreem aber auch der Spaß nicht zu kurz kommen. Wer's einfach will, macht es wie Marcel: „Einfach draufsetzen, Quickstart, und du regelst den Widerstand über diese zwei gut erreichbaren Tasten so, wie du ihn haben willst.“

Doch zahlreiche andere Trainingsmöglichkeiten sind drin. Zum einen lassen sich über die mitgelieferte Software Streckenprofile installieren, die man im Training dann abfahren kann; dann bietet sich dem Nutzer die Option, GPS-Strecken einzuladen, deren Profil dann ebenfalls den Widerstand des Ergometers regelt. Die Krönung des Ganzen sind Google-Streetview-Strecken, doch das macht natürlich nur mit einer superschnellen Internetverbindung Sinn. Mit der „Airstreem Online Challenge“ lassen sich virtuelle Rennen gegen andere Nutzer fahren.

▼ Auf maximal 3.000 Watt lässt sich der Widerstand am Airstreem einstellen.

pixiecompany.net



▲ Das große Display am Airstreem-Ergometer ist gut ablesbar und optimal positioniert.



Das gut erreichbare, große Display zeigt alle Trainingsdaten an; Software-Updates können per USB-Schnittstelle aufgespielt werden. Will man die erweiterten Trainingsmöglichkeiten nutzen, lässt sich das Airstreem auch über den PC steuern.

Unvergleichlich gefühlsecht, großer Funktionsumfang – keine Frage, das österreichische Profi-Gerät ist wirklich der König der Ergometer.

### Das sagt Marcel

„Gerade wenn du Intervalle fährst und fängst dann an zu wackeln, ist das wie in echt. Sehr stabiles Gefühl, damit kann man auch Sprints simulieren. Wenn du dich hinsetzt und rollen lässt, ist es wie draußen – auch das gleiche Geräusch.“

◀ Die große Schwungmasse ergibt ein lebensrechtes Fahrgefühl.

## Airstreem Ergometer

### SPEZIALERGOMETER IN STUDIO-QUALITÄT

► **FUNKTIONEN** Stufenlos einstellbarer Widerstand, tretfrequenzunabhängig bis 2.000 Watt, 3.000 Watt bei max. 100/min; 14,2 Kilo schwere Schwungmasse; Trainingscomputer mit Fünf-Zoll-Bildschirm, Programmoptionen: manuell, puls-/watt-/tretfrequenzgesteuert, fünf vorprogrammierte Streckenprofile, individuelle Streckengestaltung, Download-Optionen (GPS-Daten, Google-Maps-Strecken); drahtloser Computeranschluss möglich; Eingabe von Nutzerprofilen; Speicherung von Trainingsdaten; Nutzung in der Leistungsdiagnostik möglich (Conconi-Test, Stufentest)

► **ZUBEHÖR** Keine

► **PREIS** 2.500 €

► **GEWICHT** 34 kg

► **INFOS/KONTAKT**

www.airstreem.com, Deutschland-Vertrieb über Cardiofitness, www.cardiofitness.de

## Kinetic by Kurt Rock'n'Roll



Kallgrünes Stahlrohr, Sechskantmuttern und kräftige Schweißnähte – eine gewisse Landmaschinen-Anmutung kann man der Kinetic-Rolle nicht absprechen. Naja, mal sehen – Großhändler Hartje, der den Vertrieb der Kinetic-Produkte innehat, lieferte gleich eine attraktive Carbon-Rennmaschine der Hausmarke Conway mit, also schnell das

Gestell zusammengesteckt und die Schrauben angezogen, die Hinterradachse mit dem Metall-Klapphebel eingespannt, und es kann losgehen. Halt! Vorausschauend haben wir eine Zusatz-Schwungmasse von 5,4 Kilo Gewicht geordert, die einfach auf die Standard-Scheibe (2,8 Kilo) geschraubt wird. In dieser Konfiguration wiegt der Rock'n'Roll gut und gerne 25

► 5,4 Kilo wiegt die Zusatz-Schwungmasse, die man beim Bestellen des Kinetic direkt mitordern sollte.

Kilo, und sobald Marcel Wüst in die Pedale tritt, wissen wir, warum: Widerstandseinheit, Schwungscheibe und Radaufnahme sind schwimmend auf dem breit bauenden Standfuß gelagert, sodass der Fahrer im Wiegetritt und bei großem Krafteinsatz realitätsnah hin und her wiegt; dennoch steht die grüne Rolle ultrastabil am Boden. „Man kann darauf wackeln, wie man das beim Fahren am Limit auch macht; man kann gut aus dem Sattel gehen“, urteilt der Ex-Profi. Das Vorderrad unseres Conway ruht in einem Standfuß mit drehbarem Aufsatz, sodass im Wiegetritt „mitgelenkt“ werden kann. „Es ist ein bisschen wie auf der freien Rolle, außer dass man das stabilisierende Rotieren des Vorderrades nicht hat“, findet Marcel.



Einen regelbaren Widerstand gibt es beim Rock'n'Roll nicht – je schneller man tritt, desto stärker muss man gegen die hydrodynamische Bremse ankämpfen, den Rest regelt die Schaltung. Das hört sich simpel an, klappt in der Praxis jedoch sehr gut: „Ich fahre jetzt 90er-Tretfrequenz mit kleinem Blatt und 17er, das ist nicht schwer“, sagt Marcel. Klack, klack, klack: „Jetzt fahre ich die gleiche Tretfrequenz mit großem Blatt und 17er, das ist sehr viel schwerer. Und wenn ich jetzt die 90er-Frequenz mit Kette rechts fahre – näh, dat schaff' ich grad gar nit“, keucht der Kölner.

Jetzt erst mal ein wenig rollen lassen. „Mit dem riesigen Schwungrad hinten ist es total gleichmäßig: Schlupf gibt es keinen“, befindet der Sprinter, der gerade von einem trainingsreichen Aufenthalt auf Mallorca zurückgekehrt ist. Der Freilauf surrt, und das Hinterrad dreht sich weiter, sodass man gleichmäßig weitertreten kann.

Ein sehr realistisches Fahrgefühl also, mit einfachen Mitteln erzeugt – kein Wunder, dass Marcel Wüst schon einen Kinetic-Trainer im Haus hat. „Stellste hochkant in der Garage an die Wand, braucht keinen Strom...“ Einfach praktisch eben.

**Das sagt Marcel**

„Wenn du mit kleinem Gang und hoher Tretfrequenz fährst, ist die Bewegung ganz flüssig, allerdings ist der Widerstand relativ gering. Der Widerstand wird über die Schaltung geregelt. Je schneller ich fahre, desto höher der Widerstand. Sehr angenehm ist, dass man gut aus dem Sattel gehen kann.“



▲ Dank „schwimmender“ Lagerung und breitem Standfuß lässt der Kinetic-Trainer richtigen Wiegetritt zu.

◀ Angst um seinen Carbon-Rahmen braucht man auf Trainingsrollen nicht zu haben – nur der Hinterreifen leidet.

**Kinetic Rock'n'Roll**

**TRAININGSGERÄT MIT SEITLICHER FLEXIBILITÄT**

► **FUNKTIONEN**  
Hydrodynamische Bremseinheit ohne einstellbaren Widerstand, Bremseinheit und Radaufnahme gummigelagert, ermöglicht seitliche Bewegungen auf dem Rad; (Wiegetritt): breiter, extrem stabiler Standfuß, Schwungscheibe 2,8 Kilo

► **ZUBEHÖR**  
Zusatz-Schwungscheibe mit 5,4 Kilo (79 Euro), Bodenmatte, drehbare Vorderradstütze (1990 Euro), zwei verschiedene Radcomputer zum Straßentraining, die beim Training auf der Kinetic-Rolle auch die Wattleistung anzeigen

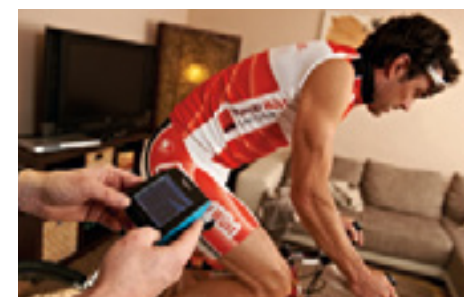
► **PREIS** 499 €  
► **GEWICHT** 20,5 kg (ohne Zusatz-Schwungscheibe)

► **INFOS/KONTAKT**  
www.kurtkinetic.com, Vertrieb über Hartje, www.quality-brands.de

**Tacx Bushido**



**T**acx' Erfolgsmodell Bushido liegt genau in der Mitte zwischen unbegrenzt scheinender Funktionsvielfalt und Minimalprogramm – kein Wunder, dass der Trainer auch im Profisport sehr beliebt ist. Großes Plus des Bushido: Er funktioniert völlig kabellos; die elektromagnetische Bremseinheit erzeugt mittels integriertem Dynamo ihren eigenen Strom.



▲ Fernsteuerung: Der Tacx-Computer funktioniert kabellos, die Widerstandseinheit erzeugt ihren eigenen Strom.

Die Kommunikation zwischen dem Trainer und der Kontrolleinheit am Lenker geht ebenfalls drahtlos per ANT+ vonstatten. Das bedeutet maximale Flexibilität beim Aufstellen bei großem Funktionsumfang und optimalem Bedienungs-komfort.

Die Inbetriebnahme ist einfach: Fahrrad draufstellen (optimalerweise mit einem speziellen Tacx-Rollenreifen am Hinterrad), am Computer den Widerstand einstellen, indem man entweder Wattzahl oder Steigungsprozente eingibt, und los geht's. Einziges Manko dabei: Die Gummilaschen am Computer sind zu kurz für moderne abgeflachte Carbon-Lenker.

Das große Display zeigt Geschwindigkeit, Leistung und dank integrierter Sensorik auch die Tretfrequenz an; wer einen Brustgurt trägt, erfährt dazu seinen Puls. Auch die Durchschnitts- und Maximalwerte dieser Daten werden angegeben. Interessant ist der „Balance-Indikator“ unten

am Display, der anzeigt, wie groß der Kraftunterschied beider Beine ist.

Zusätzlich zum freien Training kann man vorinstallierte Programme abfahren, außerdem lässt sich der Bushido per Upgrade-Kit zum „Virtual Reality Trainer“ aufrüsten. Dann kann man einem Computerspiel gleich durch täuschend echt gemachte Landschaften radeln, wobei auch berühmte Rennkurse angeboten werden.

„Alles, was mit einer kleinen Übersetzung gefahren wird, fühlt sich wirklich sehr schön an, sehr rund“, freute sich Marcel Wüst beim Testfahren auf dem Bushido.

▼ **Praktisch:** Die Vorderradstütze des Bushido dient gleichzeitig als Traggriff für das Gerät.





Die starke Magnetbremse ermöglicht einen Widerstand bis 1.200 Watt, allerdings leidet das Tretgefühl etwas bei niedrigen Frequenzen mit großem Krafteinsatz, denn dann fällt die Überwindung des Totpunktes beim Pedalieren schwer. Abhilfe würde nur eine deutlich größere Schwungmasse schaffen, doch die stünde dem unübertroffenen Handling des Bushido entgegen: Kein Trainer im Test ist kompakter und einfacher zu transportieren; die mitgelieferte Vorderradstütze dient gleichzeitig als Tragegriff. Ein klares Plus im hektischen Profi-Alltag und auch für den Normal-Radsportler ein Riesenvorteil.

**Das sagt Marcel**

„Der Widerstand ist sehr hoch und sehr gut zu dosieren, man sollte aber die Frequenz hoch halten. Alles, was mit einer kleinen Übersetzung gefahren wird, fühlt sich wirklich sehr schön an.“

◀ Ein spezieller Schnellspanner, der exakt in die Klemmung des Trainers passt, ist mit dabei.

**Tacx Bushido**

**ERGOTRAINER MIT UPGRADE-OPTION ZUM VIRTUAL REALITY TRAINER**

► **FUNKTIONEN**  
Elektromagnetische Bremse mit maximal 1200 Watt Widerstand, stufenlos einstellbar; eigene Energieversorgung, daher unabhängig vom Stromnetz; drahtloser Lenkercomputer zum Einstellen von Widerstand bzw. Steigung und zum Ablesen von Trainingsdaten; voreingestellte Trainingsprogramme; Vorderradstütze, als Tragegriff verwendbar; mit ANT+-fähigen Leistungsmessern kompatibel; drahtloser Computeranschluss möglich; Speicherung von Trainingsdaten

► **ZUBEHÖR**  
Bodenmatte, Transporttasche, Brustgurt zur Pulsmessung, Upgrade-Kit zur Nutzung von Tacx-Trainingssoftware

► **PREIS** 844 €

► **GEWICHT** 11,5 kg

► **INFOS/ KONTAKT**  
www.tacxbushido.com

auch Marcel Wüst. Auf- und Absteigen klappt die ersten paar Male am besten mit einer helfenden Hand; eine dauerhafte Hilfestellung bietet der Haltebügel fürs Vorderrad, den Tacx für das etwas einfachere Modell Antares anbietet – aber das ist natürlich nicht das authentische Freifahr-Feeling.

Ganz klar – die Freifahrrolle ist etwas für alte Hasen, die im Winter mit starrem Gang den runden Tritt schulen und das bei Minusgraden auch auf der Rolle tun wollen. Der Klassiker unter den Rollen ist die ideale Wahl für Fahrer, die ihre Radbeherrschung verbessern wollen und Freude an der Bewegung haben.

**Das sagt Marcel**

„Die freie Rolle schult auf jeden Fall das Fahrkönnen; vom Fahrgefühl ist sie das authentischste, was es gibt, weil man wirklich wie draußen fährt – nur eben ohne Widerstand. Es fühlt sich an, als würde man draußen auf einer mit vier Prozent abschüssigen Straße fahren.“



**Tacx Galaxia**

**FREIFAHRROLLE OHNE WIDERSTAND**

► **FUNKTIONEN**  
„Swing“-System für ein realistisches Fahrerlebnis

► **ZUBEHÖR** Transporttasche, Matte

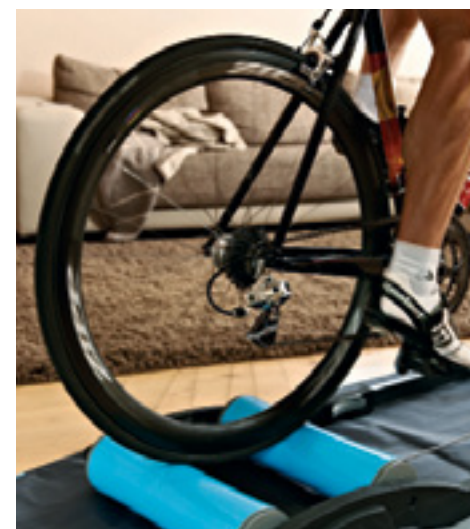
► **PREIS** 274 €

► **GEWICHT** 8 kg

► **INFOS/ KONTAKT**  
www.tacx.nl

blemen ist das ein wichtiges Merkmal; bei Trainingsgeräten ohne große Schwungmasse müssen sie nämlich immer über den Totpunkt hinweg drücken.

Auf der freien Rolle ist volle Konzentration gefordert – aufgrund der konkaven Form der Kunststoffrollen ist es zwar fast unmöglich, seitlich abzurutschen, dennoch muss man vor allem am Anfang gut aufpassen. „Nach einer Stunde bist du auf dem Ding platt, weil du dich einfach eine Stunde konzentrieren musst“, urteilt dann



**Tacx Galaxia**



Der Klassiker unter den Rollentrainern ist gleichzeitig das erste Gerät, das von Tacx angeboten wurde – 1963 war das, und der niederländische Hersteller richtete sich damit vor allem an Bahnfahrer, die die Freifahrrolle zum Aufwärmen nutzen. Bis heute ist dies eine wichtige Klientel für Rollen wie das neue Modell Galaxia, das mit seinem „Swing“-System, das leichtes Vor-und-zurück-Pendeln erlaubt, ein völlig authentisches Fahrgefühl bietet.

Neben dem Warmfahren kann man auf der Freifahrrolle aber auch durchaus sinnvoll trainieren – jedenfalls im Bereich der Grundlagenausdauer, also mit eher geringer Intensität. Im Vergleich zu normalen Trainern, die das Hinterrad abbremsen und dadurch einen Widerstand bieten, ist die Tretbewegung auf Geräten wie dem Galaxia völlig gleichmäßig und flüssig – der Totpunkt beim Pedalieren wird ebenso leicht überwunden wie draußen auf der Straße. Besonders für Fahrer mit Kniepro-

► Auf der Freifahrrolle ist Konzentration gefragt. Neben der Grundlagenausdauer schult das Training darauf auch die Koordination.

▲ Die Galaxia von Tacx pendelt leicht vor und zurück und ergibt damit ein noch authentischeres Fahrgefühl.

**Rollenreifen**



Damit es zwischen Hinterreifen und Reibrolle des Trainers keinen Schlupf gibt, muss der Anpressdruck der Rolle ziemlich hoch sein – und das führt schon nach kurzer Trainingszeit zu merklichem Abrieb am Reifen. Tacx und Kinetic – wie auch einige Reifenhersteller – bieten deshalb spezielle

Pneus an, die aus einer besonders festen Mischung bestehen und auf der Rolle lange halten. Aber Vorsicht: Fürs Straßentraining dürfen diese Reifen nicht verwendet werden. Natürlich tut es auch ein ausgedehnter Standard-Reifen, der auf der Rolle bis auf die Karosse heruntergefahren werden kann; wer sein MTB in die Rolle klemmt, sollte einen Slickreifen montieren. Auf der freien Rolle dagegen fährt man natürlich mit ganz normaler Bereifung.



◀ Praktisches Zubehör: Das Spezialhandtuch ersetzt den trocknenden Fahrtwind.

