Kourtney/ Tom Danielson
Radfahren in Höchstform

Extrait du livre

Radfahren in Höchstform
de Kourtney/ Tom Danielson
Éditeur : Unimedica de Éditions Narayana

https://www.editions-narayana.fr/b25693

Sur notre librairie en ligne vous trouverez un grand choix de livres d'homéopathie en français, anglais et allemand.

Copyright :
Â Narayana Verlag GmbH, Blumenplatz 2, D-79400 Kandern, Allemagne
Tel. +33 9 7044 6488
Email info@editions-narayana.fr
https://www.editions-narayana.fr

Les Éditions Narayana/Unimedica sont spécialisées dans le publication d'ouvrage traitant d'homéopathie. Nous publions des auteurs d'envergure internationale et à la pointe de l'homópathie tels que Rosina Sonnenschmidt, Rajan Sankaran, George Vithoulkas, Douglas M. Borland, Jan Scholten, Frans Kusse, Massimo Mangialavori, Kate Birch, Vaikunthanath Das Kaviraj, Sandra Perko, Ulrich Welte, Patricia Le Roux, Samuel Hahnemann, Mohinder Singh Jus, Dinesh Chauhan.

Les Éditions Narayana organisent des séminaires spécialisés sur l'homéopathie. Des orateurs de renommée mondiale comme Rosina Sonnenschmidt, Massimo Mangialavori, Jan Scholten, Rajan Sankaran & Louis Klein attirent plus de 300 participants à chaque séminaire.

INHALT

Inhalt iii

Einleitung iv

WARM-UP

01 Die vier Säulen einer umfassenden Leistung beim Radfahren 3

02 Die zehn Schlüssel zum Erfolg 19

03 Welcher Fahrertyp sind Sie? 41

DIE VIER SÄULEN

04 Fitness: Der FORM-Leistungsmotor 59

05 Hochleistungs-Ernährung 79

06 Der Fünf-Punkte-Ansatz zur schnelleren Leistungssteigerung 103

07 Spielen Sie Ihre Stärken aus 131

08 Krafttraining und Aktivierung 147

09 Fokus ... 173

10 Die Performance-Kette:
Passen Sie Ihr Mindset der Anstrengung an ... 195

ZUSAMMENFÜHRUNG

11 Der Anfang ... 211

12 Transformation ... 233

ANHANG Beispiel-Trainingsplan und Workouts ... 247

Danksagungen ... 267

Index ... 272

Über die Autoren ... 278

EINLEITUNG

Die Tour de France ist das am meisten gefeierte und mit Spannung erwartete Ereignis im Radsport. Selbst Menschen, die noch nie in die Pedale getreten haben, kennen das gelbe Trikot des Führenden, aber nur wenige verstehen die Komplexität von Training und Rennen auf höchstem Niveau – und was es wirklich braucht, um das *maillot jaune* überziehen zu dürfen.

Wenn Sie den Profis dabei zusehen, wie sie in Ihrem Lieblingsrennen um Ruhm und Ehre kämpfen und ihnen nacheifern wollen, dann haben Sie das richtige Buch gefunden. Wenn Sie dieses Buch in die Hand genommen haben, haben Sie im Laufe der Jahre höchstwahrscheinlich einige Fortschritte beim Fahrradfahren gemacht. Sie sind stärker geworden, aber vielleicht hat es jetzt den Anschein, dass Sie ein Plateau erreicht haben. Sie wollen die nächste Ebene beim Fahrradfahren erreichen, wissen aber nicht, wo Sie anfangen sollen, wissen nicht, warum Sie sich nicht verbessern können. Sind Sie zu alt? Haben Sie genug Zeit zum Trainieren? Haben Sie Ihr Feuer verloren? Haben Sie bereits Ihr volles Potenzial erreicht?

Was wäre, wenn ich Ihnen sage, dass die Antworten auf all diese Fragen ein klares Nein ist? Dass alles, was Sie brauchen, um die nächste Ebene zu erreichen, bereits in Ihnen steckt? Setzen Sie unser Trainingssystem um und Sie werden das körperliche und persönliche Wachstum erfahren, das Sie sich vom Radfahren erhofft haben.

Dieses Buch beschreibt keine weitere Wunder-Trainingsmethode, die nur einen einzigen Leistungsparameter misst. Es enthält auch nicht lauter

altbekannte Trainingsmethoden, die einen neuen Namen bekommen haben. Dieses Buch bietet einen Plan für nachweisbaren Erfolg, auf der Grundlage von Erlebnissen aus der realen Welt, praktischem Wissen, zeitlosen Wahrheiten und echten, handfesten Erfahrungen.

Die FORM-Leistungsmethode zeigt Radfahrern Schritt für Schritt, wie sie ihre Fähigkeiten auf dem Rad vom Amateurniveau auf das Niveau eines Tour-de-France-Fahrers heben, alles im Rahmen ihrer aktuellen Fitness, Zeit und Ressourcen. Dies ist Ihr persönlicher Ratgeber für Spitzenleistungen.

Was ist FORM?

Wir hören den Begriff »Form« häufig im Profi-Radsport, aber was bedeutet er wirklich? Für uns bedeutet es mit der richtigen Ernährung im Tank, einer effektiven Ausführung und einem fokussierten Mindset immer wieder höchste Fitness zu zeigen. Aber nicht nur im Profi-Radsport sind diese vier Komponenten von Bedeutung. Um am Radsport teilnehmen zu können, müssen Sie diese vier Konzepte integrieren und miteinander verbinden, damit sie als Ganzes funktionieren. Nehmen Sie eines dieser vier Elemente weg, kann Ihre gesamte Performance zusammenbrechen. Viele Trainingsmethoden konzentrieren sich auf die offensichtlichste Dimension des Radsports: die Fitness. Aber nur stark zu sein, reicht für eine beständige Spitzenleistung nicht aus. Aus diesem Grund lehren und trainieren wir die Fahrerinnen und Fahrer, ihre Fitness, ihre Ausführung, ihre Ernährung und ihren Fokus – die Punkte, die wir als die vier Säulen bezeichnen – zu beherrschen, um den umfassendsten Ansatz für das Radsporttraining zu erreichen.

Ist das FORM-System nur für traditionelle Radrennfahrer geeignet?

Auf keinen Fall. Alle Sportler definieren den Wettbewerb auf ihre eigene Art und Weise. Für den einen Radfahrer kann Wettbewerb bedeuten, ein nationales Straßenrennen zu gewinnen. Oder eine Fahrerin möchte ein regionales Gruppenrennen beenden, ohne hinter der Gruppe zurückzufallen. Wieder ein anderer Fahrer möchte in einem epischen Cross-Country-Rennen unter den ersten

fünf in seiner Altersklasse landen. Unser System ist für Athleten konzipiert, die wenig Zeit haben, aber hoch motiviert sind. Wir möchten, dass dieses Buch von Sportlerinnen und Sportlern gelesen wird, die für ihren Sport brennen und bereit sind, sich voll und ganz auf den Weg zu Höchstleistungen zu begeben.

Wie hat das FORM-System seinen Anfang genommen?

Wenn Sie wie die meisten Radfahrer sind, haben Sie wahrscheinlich eine, wenn nicht sogar alle diese frustrierenden Situationen erlebt:

- Geringes Vertrauen in Ihr Fahrvermögen, Ihre Wettkampfleistung, Ihre Strategie oder Ihre allgemeinen Fähigkeiten.
- Das Gefühl, nicht stark genug oder schnell genug zu sein oder nicht genügend Ausdauer für das angestrebte Radsportniveau zu haben.
- Das Gefühl, dass es Ihnen in Wettbewerbsszenarien an Kontrolle mangelt, dass Sie bei schwierigem Gelände Probleme haben, und dass Sie mit Ihrer Tritttechnik und Ihrer Haltung auf dem Rad Energie verschwenden.
- Verwirrung durch widersprüchliche Ernährungsempfehlungen oder alles ausprobiert zu haben, um Ihre Ernährung zu verbessern, ohne Ergebnis.

Selbst als Profi-Rennfahrer habe ich all diese Probleme in dem einen oder anderen Moment erlebt. Wenn ich auf meine Karriere als Rennfahrer zurückblicke, ist es offensichtlich, dass es mir nie an körperlichem Talent gemangelt hat. Nachdem ich mich in jungen Jahren im Motocross versucht habe, entschieden meine Eltern, dass es zu gefährlich sei. Ein Nachbar, zu dem ich aufsah, war ein Mountainbiker, also fragte ich meine Eltern, ob wir ein Fahrrad kaufen könnten. Das taten wir, und was war das für eine wundervolle Freiheit! Kurz darauf, im Alter von 15 Jahren, nahm ich an meinem ersten Mountainbike-Rennen teil, dem Meadow Muffin Madness. Ich wurde Zweiter. Danach gewann ich fast jedes Mountainbike-Rennen, an dem ich teilnahm. Ich fuhr Rennen mit einigen der größten Radsport-Teams der Welt, darunter Fassa Bortolo, Discovery Channel und Garmin-Sharp.

Ich habe mich als Kletterer und als Bergfahrer ausgezeichnet. Am liebsten habe ich meine Fitness bei verschiedenen Anstiegen getestet, wie dem Mount Washington, dem Mount Evans und dem Col de la Madone, und Rekorde gebrochen. In den meisten Jahren zeigten meine Laktatschwellen-Tests, dass ich mit sehr hohen 7 Watt pro Kilogramm fahren konnte. Bei VO2-max.-Tests, die als das reinste Maß für das Leistungspotenzial eines Radfahrers gelten, erreichte ich selbst im College knapp über 90 ml/kg/min. (Zum Vergleich: Die meisten Freizeitsportler mittleren Alters erreichen 40 bis 55 Punkte. Chris Froome erzielte 84,6 Punkte im Jahr 2015, einem Jahr, in dem er die Tour de France gewann.)

Sportwissenschaftler sagten mir, dass ich genetisch gesehen der begabteste Athlet sei, den sie je gesehen hätten. Dass ich mit diesen Werten die Tour de France gewinnen würde. Nachdem ich diese Art von Vorhersagen gehört hatte, machte ich mich Jahr für Jahr daran, sie zu erfüllen. Ich spürte auch den Druck und machte es mir zur Aufgabe, mehr zu arbeiten und zu trainieren als meine Konkurrenten und sie hinter mir zu lassen.

Aber ich jagte immer der Idee hinterher, »einfach ein bisschen stärker zu werden«. Jeden Tag überschlug ich in meinem Kopf die folgende Rechnung: Wenn ich meine Leistung nur um X Watt steigern und Y Kilo abnehmen würde, dann könnte ich den Schwellenwert Z Watt pro Kilogramm erreichen. Das wäre genug, um zu gewinnen. Ich trainierte sechs Stunden lang, kam nach Hause, aß etwas Gemüse und dachte mir: *Ich bin einen Schritt näher dran*. Stärker zu werden diktierte jede einzelne meiner Handlungen auf und abseits des Rads. Das Traurige war, dass ich selbst dann, wenn ich diese Schwellenwerte für Leistung und Gewicht erreicht hatte, immer noch nicht gewonnen hatte. Dadurch geriet ich in eine Abwärtsspirale und fühlte mich wertlos und schwach.

Bei einigen Rennen erzielte ich ein gutes Ergebnis. Ich habe einige große Veranstaltungen gewonnen und bei der Tour de France 2011 den achten Platz belegt. Aber mir war klar, dass ich mein wirkliches Potenzial nicht ausgeschöpft hatte. Und dafür gibt es einen einfachen Grund: Ich hatte kein umfassendes Trainingsprogramm, das mich darauf vorbereitete, auf diesem Niveau anzutreten und erfolgreich zu sein. Mir fehlte ein Trainingsprogramm, das es mir erlaubte, in den Bereichen Fitness, Ausführung, Ernährung und Fokus beständig in Form

zu sein. Ich kann unzählige Chancen nennen, die ich im Laufe meiner Karriere nicht nutzen konnte, weil mir eine dieser Komponenten fehlte.

Oft bin ich unsicher und ohne Ziel zu Rennen erschienen. Ich habe mich leicht vom Team von meinem Fokus abbringen lassen und war unfähig, meine mentale Ausrichtung zu ändern, wenn die Dinge nicht liefen wie erwartet. Ich hatte eine massive Angst vor dem Scheitern, sodass ich mich selbst dann, wenn ich mich gut fühlte, mit dem vierten oder fünften Platz begnügte, statt alles für den Sieg zu riskieren.

Im Training erreichte ich 6–7 Watt pro Kilogramm, aber im Rennen schaffte ich im Schlussanstieg häufig kaum 4 Watt pro Kilogramm und fiel zurück. Ich fühlte mich ständig verwirrt und besiegt. Im Rückblick kann ich erkennen, dass ich die unteren Leistungszonen nicht entwickelt hatte. Was ich daraus gelernt habe? Ich musste auf die Anforderungen der Rennen hin trainieren.

Bei den meisten Rennen hatte ich keine Ausführungsstrategie und habe meine Kraft auf der ganzen Strecke verschwendet. Während der Trainingsfahrten habe ich weder Angriffe noch Sprints geübt. Und ich habe selten auf meinem Zeitfahrrad trainiert. Meine zu restriktive Ernährung, von der ich annahm, sie sei der Schlüssel zu meinem Erfolg, schwächte mein Immunsystem, beeinträchtigte meine Erholung und reduzierte meine Gesamtleistung drastisch.

Ich dachte, dass es auf der höchsten Ebene des Sports Leute geben würde, die den Fahrern helfen, alle Feinheiten des Trainings auszuarbeiten. Und vielleicht gab es sie auch in anderen Teams, aber nicht in meinen. Sicher, wir hatten intelligente Menschen für die Leitung, die wissenschaftliche Seite, Ernährungsberatung und Training, aber sie alle besaßen ihre jeweils eigene Theorie und Spezialgebiete. Oft schien es, als würden sie nicht miteinander kommunizieren. Ich fühlte mich immer, als würde ich mit Informationen überschwemmt, mit »Gib alles« als Leitprinzip. Das habe ich also oft getan.

Erst als ich meine Frau Kourtney kennenlernte, begann ich, alles zusammenzusetzen. Sie stellte mir unnachgiebig Fragen zum Training und zu den Rennen – Fragen, auf die ich keine Antworten hatte. Wenn etwas funktionierte und ich versuchte, es zu ändern, fragte sie, warum ich es verändern wolle. Wir begannen, mit den Mitarbeitern des Teams zu sprechen und versuchten herauszufinden,

was sinnvoll war und was nicht. Wir trugen all die Informationen, die ich im Laufe der Jahre erhalten hatte, zusammen und versuchten, das absolut Beste herauszufinden, was ich von jedem Spezialisten, mit dem ich zusammengearbeitet hatte, gelernt hatte. Damals waren wir uns dessen noch nicht bewusst, aber wir sammelten langsam Wissen und Informationen für die Zukunft.

Ich begann, auf die Besten in den Wettbewerben zu achten. Ich beobachtete, wie Alberto Contador seine Körperposition anpasste, als er zum Angriff ansetzte. Ich kam zum Frühstück ins Hotel und schaute zu Alejandro Valverde hinüber, um zu sehen, was er aß. Ich ging noch einen Schritt weiter und analysierte die Leistungsdaten anderer Fahrer. In einem Rennen zu Beginn meiner Karriere hatte ich die Leistungsdaten von Chris Horner gesehen. Er war vor mir mit deutlich weniger Leistung ins Ziel gekommen, also folgte ich ihm am nächsten Tag. Ich nahm zur Kenntnis, wie er sein Rad im Peloton platzierte, um Momentum zu gewinnen und zu halten und Energie zu sparen. Ich merkte es damals noch nicht, aber ich schuf damit die Grundlage für meinen bisher erfüllendsten Job.

Die Anfänge meines Trainingsprogramms

Ich habe es immer geliebt, unter Menschen zu sein. Gegen Ende meiner Karriere stellte ich fest, dass es mir half, meine Leidenschaft zu teilen, um meine Motivation in der Nebensaison hochzuhalten. Während ich also noch Rennen fuhr, richtete ich meine eigenen Rad-Camps ein, die ich auf meinem Grundstück in Tucson, Arizona, veranstaltete. Am Anfang war es wirklich ziemlich einfach: Ich wollte die Teilnehmer auf tolle Ausfahrten mitnehmen, leckeres, nahrhaftes Essen anbieten und einfach nur abhängen. Meine Hoffnung war, dass sich die Teilnehmer, wenn sie wieder heimfuhren, als Teil meiner Gemeinschaft fühlen würden.

Genau wie ich es bei den Rennen getan hatte, fuhr ich neben diesen Sportlern aus meinem Trainings-Camp und studierte sie. Eine Zeit lang sagte ich nichts, ich beobachtete nur diese bizarren Kreaturen in ihrem natürlichen Lebensraum. Ich fragte mich im Stillen, warum ihre Sattelstützen so hoch waren, warum sie bei jeder Abfahrt nicht mehr in die Pedale traten und warum so viele unter chronischen Beinkrämpfen litten. Ich begann mit ihnen zu sprechen und schlug kleine

Anpassungen ihrer Fahrweise vor. Sofort konnte ich den Unterschied erkennen, den diese scheinbar einfachen Änderungen bewirkt hatten, und am Ende der Woche sahen die Teilnehmer wie völlig andere Fahrer aus.

Die Leute begannen mich zu fragen, ob ich sie weiterhin aus der Ferne zu Hause coachen würde. Zuerst sagte ich Nein und erklärte, dass die Worte »Coach« oder »Trainer« für mich einen seltsamen Beigeschmack hätten.

Ich dachte an all die Leute, die sich selbst als Coach oder Trainer bezeichnen, obwohl sie in Wirklichkeit wenig bis gar keine Erfahrung in der echten Welt haben und lediglich recycelte Trainingspläne für ihre Kunden kopieren.

Aber es gab einen besonderen Moment, der meine Sichtweise auf Coaching und Training völlig verändert hat. Es war im Januar 2016. Ich hatte hart trainiert und unbewusst die erste Version der vier Säulen umgesetzt, die ich entwickelt hatte. Ich hatte endlich ein umfassendes Trainingsprogramm zusammengestellt, das nachhaltig war und wirklich funktionierte. Mit 58 Kilogramm war ich so schlank wie nie zuvor. Ich schaute auf meinen Körper hinunter und sah überall Venen. Ich bin morgens praktisch aus dem Bett geflogen, so viel Energie hatte ich. Ich erholte mich schneller als je zuvor.

Am Ende unserer Rad-Camps hatten wir immer eine Art großes, abschließendes Event. Wir hatten die ganze Woche über an verschiedenen Skills gearbeitet und es war Zeit für die Sportler, alles zusammenzubringen. Das Event war ein Einzelzeitfahren im unteren Teil des Mount Lemmon, einer meiner Lieblingsanstiege in Tucson. Wir ließen die Teilnehmer in 30-Sekunden-Intervallen abfahren, basierend auf ihren voraussichtlichen Zeiten. So starteten die am wenigsten erfahrenen Leute vor den erfahreneren Radfahrern und jeder hatte sprichwörtlich eine Karotte vor der Nase. Ich startete auf der letzten Position, fast 6 Minuten zurück.

Ich war an der Reihe. Ich kanalisierte all meine Energie und meine frustrierenden Momente der Vergangenheit und startete durch. Ich fuhr 12 Minuten lang mit 430 Watt. Im Alter von 36 Jahren war es die schnellste Fahrt meiner gesamten Karriere, die ich in einer Trainingsfahrt mit einer Gruppe von Amateursportlern gemacht habe. Als ich an der Spitze ankam, drehte ich mich um und fuhr mit jedem Fahrer wieder nach oben und feuerte sie oder ihn im Ziel an.

Es ist mir peinlich, das jetzt zuzugeben, aber ich war so begeistert von meiner eigenen herausragenden Leistung, dass ich dachte, alle anderen würden auch davon begeistert sein. Aber nicht eine einzige Person hatte es bemerkt. Beim Abendessen waren alle begeistert davon, dass ich sie in diesen letzten Sekunden unterstützt hatte und es ihnen gelungen war, noch ein wenig mehr herauszuholen. Sie dankten Kourtney und mir für die Fortschritte, die sie während der Woche gemacht hatten. Einige Fahrer waren stolz auf sich, weil sie einige ihrer langjährigen Barrieren auf dem Weg zu großartigen Leistungen überwunden hatten.

Für mich war es ein entscheidender Moment, wie ich Coaching wahrnahm. Während meiner gesamten Karriere wollte ich Menschen inspirieren – es war nie meine Motivation gewesen, die Konkurrenz zu schlagen. Ich dachte, dass meine Rennen die Menschen animieren würden und dass es die Quelle ihrer Inspiration wäre, mich Rennen gewinnen oder schnell bergauf fahren zu sehen, wie ich es an diesem Tag getan hatte. Aber als ich sah, was diese Fahrer beim Zeitfahren begeistert hatte, wurde mir klar, dass ich meinen Sport, den Sport, dem ich mein Leben gewidmet habe, nutzen könnte, um das Leben der Menschen zu verändern. Das war die Art von Wirkung, die ich mir immer gewünscht hatte. Damals beschloss ich, ganz darauf zu setzen und ein Trainingssystem auf WorldTour-Niveau für alle Sportler, unabhängig von Alter, Können und Erfahrung, anzubieten.

Und damit fing die eigentliche Arbeit an. Es begann mit einigen wenigen Athletinnen und Athleten: Geschäftsleute, aufstrebende Profis, Mütter, junge und alte Fahrer … von sehr Erfahrenen bis zu Anfängern. Es war die ultimative Fallstudie. Ich passte die Trainingseinheiten mit vielen verschiedenen Zonen, Trittfrequenzen und Körperpositionen an.

Ich lehnte den Begriff des FTP-Werts, der »funktionellen Leistungsschwelle« (FTP – Functional Threshold Power), ab und entwickelte meine eigenen Leistungsindikatoren, um Fortschritte dort zu messen, wo sie tatsächlich von Bedeutung sind. Die Leute wurden immer fitter. Aber ich begann andere Probleme zu bemerken, die sie ausbremsten.

Ich sah, dass die Ernährung oft Unsicherheit und Verwirrung verursachte, und so begannen Kourtney und ich damit, einen Ernährungsplan zu entwickeln,

der auf dem basiert, was wir im Rennsport gelernt haben. Alle waren wirklich stark, aber sie wussten nicht, was sie mit ihrer neu gewonnenen Stärke anfangen sollten, also entwickelte ich Realisierungstaktiken und -strategien. Ich sah, dass ihr Mindset die Menschen auf dem Rad und allgemein im Leben zurückhielt. Das richtige Mindset war auch mein größtes Problem gewesen, also entwickelte ich die mentalen Strategien, die zur Bewältigung von Herausforderungen nötig sind.

Diese Erfahrungen aus der realen Welt haben mich inspiriert, die vier Säulen zu entwickeln, die die Grundpfeiler der FORM-Leistungsmethode bilden. Ich habe die letzten drei Jahre damit verbracht, das System zu testen und zu verfeinern. Ich habe neue Komponenten hinzugefügt und andere verworfen. Aber ich habe den gleichen Ansatz in diesem Buch verwendet, um Hunderten von Athleten zu helfen, ihr wahres Potenzial zu entfalten. Ja, dieses Buch wird Ihnen helfen, stärker und schneller zu werden. Aber die Absicht ist, dass es dies tut, indem es Ihnen einen nachhaltigen Prozess für Trainingseinheiten, Wettkämpfe und Siege im Leben bietet.

04

FITNESS: DER FORM-LEISTUNGSMOTOR

In einem meiner ersten Winter-Trainingslager als Profifahrer wurde ich mit dem mythischen Konzept der »Zone 2« vertraut gemacht. Wir waren auf einer Ausfahrt in Europa. Man sieht Fotos dieser Camps auf Bike-Websites, auf denen Fahrer in ihren neuen Trikots zu sehen sind, aneinandergedrängt, um warm zu bleiben, und Trainingsrunden vor Ereignissen wie Paris–Nizza oder Mailand–San Remo abspulen.

Auf einer dieser Fahrten waren wir an einem ziemlich langen Anstieg, und ehe ich mich versah, fuhren wir in Schallgeschwindigkeit. Soweit ich wusste, sollte dies eine einfache Basisfahrt sein – Zone 2, richtig? Nun, einer meiner Teamkollegen stieß zu mir auf und fuhr, als wäre es ein Berg-Finish bei der Tour de France. Ich schaute zu ihm hinüber und fragte: »Was machst du da?« Er sagte: »Das ist eine Zone-2-Fahrt.«

Ich war verwirrt. Danach erklärte er, dass er weit unter seiner 410-Watt-Grenze bleibe und beim Anstieg konstant 400 Watt leiste. Was ihn betraf, war alles unter dem Schwellenwert Zone 2.

Schließlich wurde Zone 2 zu einem Running Gag in unserem Team und mit anderen Freunden im Peloton. Aber wir schienen nie daran zu arbeiten, die Art und Weise zu ändern, wie wir über diese Leistungszonen dachten. Wir sprachen

mit unseren Trainern nicht darüber, unser Training zu optimieren, um uns darauf zu konzentrieren, was in den Rennen tatsächlich vor sich geht und wie wir uns darauf vorbereiten sollten. Wir hielten uns einfach an die Standardformel.

Als ich anfing, Fahrer nach der CINCH-Methode zu trainieren, begann ich darüber nachzudenken, auf welche Zonen wir uns als Fahrer und Rennfahrer eigentlich konzentrieren sollten.

Mir wurde klar, dass es im Radsport 11 Zonen gibt – normale Straßenrennen, Gran Fondos und Gruppenfahrten, die man gerne fährt und bei denen man gerne besser abschneiden würde. Ich habe auch gesehen, dass sich bei allen Radsportveranstaltungen, ob es nun die Tour de France oder ein regionales Event ist, das Tempo ständig ändert. Die Fahrer, die erfolgreich sind, sind diejenigen, die alle 11 Zonen gezielt einsetzen können, um mit dem Gelände und der Renndynamik zurechtzukommen und, was am wichtigsten ist, um das Schrittmacherspiel zugunsten ihrer Stärken zu spielen.

Die FORM-Methode ist dazu gedacht, Sie auf die Dynamik eines Rennens mit seinen Tempowechseln und unerwarteten Ausbrüchen vorzubereiten. Sie müssen all diese Zonen verfeinern, wenn Sie das volle Waffenarsenal zur Hand haben wollen, wenn sich das Renngeschehen aufheizt oder der Gran Fondo in Bewegung kommt.

Der Schlüssel zum Radfahren ist Effizienz. Die einfache Mechanik des Fahrrads nimmt Sie mit und kreiert ein supereffizientes, energiesparendes Verkehrsmittel. Bei Rennen sind wir ständig auf der Suche nach Wegen, dies zu nutzen und das Fahren ultimativ effizient zu machen. Wenn wir über Effizienz sprechen, geht es um Wirtschaftlichkeit. Wie holen wir das meiste aus unserer Energie heraus – das heißt, wie können wir mehr Kilometer mit weniger Anstrengung zurücklegen? Wenn Sie die PowerTrain-Zonen (PTZs) richtig einsetzen, maximieren Sie Ihre Wirtschaftlichkeit.

Grundlegende Prinzipien der PowerTrain-Zonen

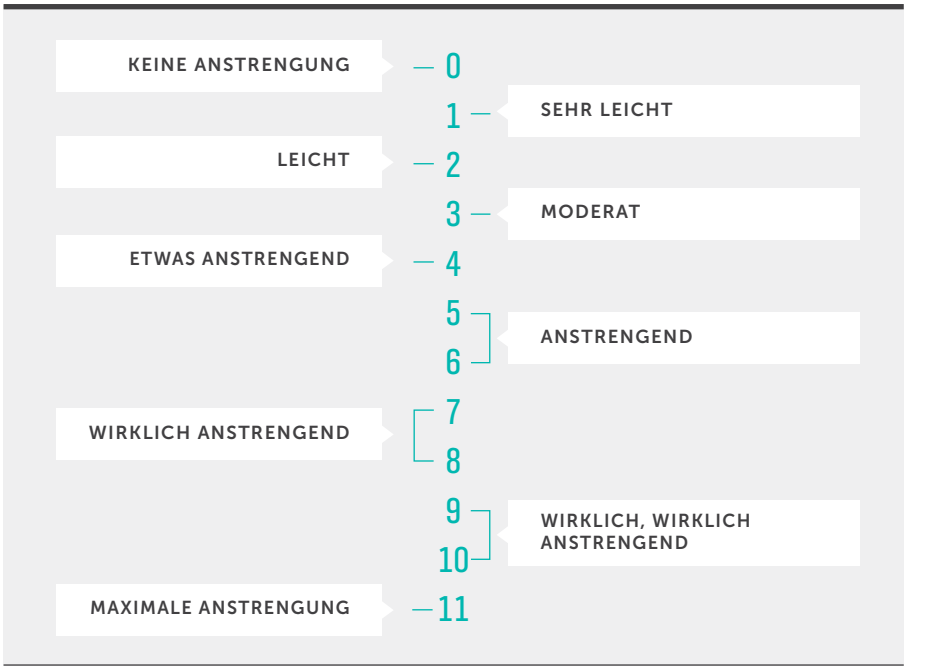
Bevor wir in die Besonderheiten der 11 PTZs eintauchen, lassen Sie uns über Ihre reinen Leistungsdaten hinaus überdrei entscheidende Variablen sprechen, die bei der Definition der Zonen hilfreich sind.

Die erste Variable, die für eine bestimmte PTZ zu beachten ist, ist der Treibstofftyp. Grundsätzlich ist Ihr Körper entweder auf Fett oder Glykogen angewiesen, um jede Art von Anstrengung durchzuführen, sei es beim Radfahren oder woanders. In den unteren vier Zonen, den Ausdauerzonen, verbrennen wir hauptsächlich Fett. Sobald wir die drei Schwellenzonen und die vier Explosiven Zonen erreichen, schaltet Ihr Körper auf Glykogen um. Stellen Sie sich das wie bei einem Hybridauto vor. Wenn Sie langsam durch die Stadt fahren, die Kinder beim Fußball abholen oder Lebensmittel einkaufen, verwendet es Strom, was effizienter ist. Wenn Sie dann auf die Autobahn fahren und schnell fahren, weil Sie schon spät dran sind, sorgt der Verbrennungsmotor für Geschwindigkeit und Leistung. Vielleicht ist das keine perfekte Analogie, aber der Punkt ist, dass wir alle Hybridmotoren verwenden. In Kapitel 5 erfahren Sie mehr über das Tanken in den verschiedenen PTZs und den Zusammenhang zwischen Ernährung und Performance.

Die zweite Komponente der PTZs ist die Muskelbelastung, die Sie während einer Anstrengung erzeugen. Jede PTZ hat einen entsprechenden RPE-Wert (RPE = Rating of Perceived Exertion) bzw. ein entsprechendes Empfinden der Muskelbelastung. Wenn Sie mit dem Training mit PTZs beginnen, sollten Sie diese Wahrnehmungen Ihres Körpers beobachten (Abbildung 4.1). Fragen Sie sich, wie sich die Belastung für Sie anfühlt. Zertrümmern Sie die Pedale wie Mark Cavendish, oder treten Sie sanft in die Pedale wie auf einer kurzen, sonntagnachmittäglichen Fahrradtour? Dies lässt sich, wenn auch etwas subjektiv, mit dem RPE-Wert quantifizieren. Ich habe die traditionelle 10-Punkte-Skala so modifiziert, dass sie 11 Punkte enthält, um besser mit den 11 PTZs übereinzustimmen (mehr dazu in Kapitel 11). Der RPE-Wert wird verwendet, um die Intensität Ihrer Anstrengung zu kennzeichnen und es funktioniert gut, sobald Sie sich daran gewöhnt haben, die Nuancen Ihrer Belastung zu erkennen.

Die dritte und letzte Variable ist die Laktatbildung. Laktat ist das Nebenprodukt intensiven Trainings. Ihre Muskeln können dies bis zu einem gewissen Punkt puffern, was bedeutet, dass Ihr Körper das Laktat abbauen kann, aber schließlich wird es sich zu schnell anhäufen und zu einem Leistungsverlust führen. Bei den PTZs 1 bis 4 produzieren Sie wenig bis gar kein Laktat. In den drei

ABBILDUNG 4.1. Muskelbelastung/RPE-Skala



Wie sehr strengen Sie sich an? Es braucht Übung, aber die Verwendung des RPE-Werts für das Monitoring Ihrer Anstrengung wird Ihre Sensibilität für die PowerTrain-Zonen entwickeln.

Schwellenzonen produzieren Sie Laktat, aber sind in der Lage, es zu puffern (obwohl Sie bei PTZ 7 genau an der Grenze dessen sind, was Sie verkraften können). Die PTZs 8 bis 11 sind nicht länger als ein paar Minuten zu halten, was zum Teil auf die Muskelbelastung und zum Teil auf die Laktatanreicherung zurückzuführen ist. Lassen Sie uns also in die Besonderheiten der PowerTrain-Zonen eintauchen. Mir ist klar, dass sich 11 Zonen anfangs überwältigend anfühlen mögen, aber wenn Sie ein paar Wochen mit dem Training auf der Grundlage der PTZs verbringen, lernen Sie die Sprache schnell. Am Ende des Kapitels helfen wir Ihnen, mit einem Praxistest Ihre eigenen PTZs zu berechnen.

SITZENDE BESCHLEUNIGUNG AUF EBENEN

Dies ist die Körperposition, die verwendet wird, um auf flachen Straßen die stärkste Beschleunigung aus dem Sitzen heraus zu erzeugen. Andere Szenarien sind die Erhöhung der Geschwindigkeit beim Fahren an der Spitze, das Schließen einer Lücke im Peloton oder die Erhöhung der Geschwindigkeit bei einem Alleingang wie einem Ausbruch oder beim Zeitfahren.

Zentrum der Schwerkraft
Senken Sie Ihren Schwerpunkt, indem Sie die Ellbogen anwinkeln und die Unterarme parallel zum Boden ausrichten. Der Brustkorb befindet sich unten und nahe am Oberrohr, um aerodynamischer zu werden.

Optimale Trittfrequenz
90 bis 100 U/min

HÄNDE: Der Griff sollte bei beiden Händen fest und gleichmäßig sein, wobei die Daumenenden auf der Oberseite der Bremsgriffe ruhen. Nutzen Sie gegenüber den Daumen die Handballen, um den Großteil Ihres Körpergewichts zu tragen, nicht die Handflächen. Die Unterarme verlaufen parallel zum Oberrohr, während die Ellbogen angewinkelt und zum Körper hin eingezogen sind.

CORE: Schieben Sie Ihren Körper auf dem Sitz nach vorn, während Sie das Becken nach vorn kippen. Achten Sie darauf, den Core zu beugen und anzuspannen, während Sie sich darauf konzentrieren, Hamstrings, Gesäßmuskeln und Waden bei der Aufwärtsbewegung der Pedale einzusetzen.

FÜSSE: Üben Sie das schnelle Ziehen der Pedale mit den Fußballen über den gesamten Pedalweg. Für die Abwärtsbewegung treten Sie das Pedal auf dem Fußballen, wobei die Fersen nach oben und die Zehen nach unten gerichtet sind. Krümmen Sie bei der Aufwärtsbewegung die Zehen und ziehen Sie dann die Fersen mit Hamstrings, Waden und Gesäßmuskeln nach oben.

STEHENDE BESCHLEUNIGUNG AUF EBENEN

Dies ist die Körperposition, die verwendet wird, um auf flachen Straßen die stärkste Beschleunigung aus dem Stehen heraus zu erzeugen. Dies wird erreicht, indem Sie Ihr Körpergewicht in den Pedaltritt einbringen und das an die Pedale abgegebene Drehmoment erhöhen, indem Sie den Winkel, in dem die Kraft die Pedale trifft, verbessern. Das Ergebnis ist eine viel schnellere Beschleunigung bei gleicher Leistung mit insgesamt weniger Anstrengung.

Zentrum der Schwerkraft

Ihr Schwerpunkt sollte tief und über dem Fahrrad liegen, nach vorne versetzt, sodass Ihr Kinn vor der Vorderradnabe liegt. Dies bietet den perfekten Winkel und ist gleichzeitig aerodynamisch, um Ihr Körpergewicht bei jeder Abwärtsbewegung einzusetzen. In dieser Position kontrolliert Ihr Trizeps Ihren Schwerpunkt.

Optimale Trittfrequenz

85 bis 90 U/min

HÄNDE: Die Hände befinden sich auf den Bremsgriffen, die Daumenenden liegen auf der Oberseite der Bremsgriffe auf. Nutzen Sie, den Daumen gegenüberliegend, die Handballen, um den Großteil Ihres Körpergewichts zu tragen, nicht die Handflächen. Dies dient dazu, den Rumpf zu stabilisieren.

CORE: Der Core wird durch offensives Einziehen der Ellbogen in den unteren Teil des Brustkorbs bei jeder Aufwärtsbewegung in Richtung des aufsteigenden Knies einbezogen. Konzentrieren Sie sich bei der Zug-Phase darauf, die Knie mithilfe der Bauchmuskeln und Hüftbeuger nach oben zu ziehen.

FÜSSE: Ihr Körpergewicht wird während des gesamten Pedalwegs direkt auf den Fußballen abgestützt. Treten Sie für die Abwärtsbewegung das Pedal mit den Fußballen, Ferse nach oben und Zehen nach unten gerichtet. Krümmen Sie bei der Aufwärtsbewegung die Zehen und ziehen Sie dann die Fersen mit Hamstrings, Waden und Gesäß nach oben. Wenn Sie sowohl die Druck-Phase als auch die Zug-Phase perfekt ausführen, sollte es sich anfühlen, als würden Sie mit den Fußballen auf Ihren Pedalen tanzen.

GESCHICHTEN VON DER STRASSE

Meine ultimative Transformation

Ich möchte, dass Radfahren Ihr Leben transformiert. Meine gesamte Coaching-Philosophie basiert auf meiner Zuversicht, dass Transformation – wirkliche Veränderung – absolut möglich ist. Und so macht es nur Sinn, dass alles, von meiner Coaching-Firma bis zu dieser FORM-Performance-Methode, mit einer riesigen Transformation begann: meiner eigenen.

Das war eine Transformation, die ich nie kommen sah. Sie resultierte aus einem großen Ereignis, über das ich keine Kontrolle hatte und das ich eigentlich für ziemlich unfair hielt. Tatsächlich endete damit meine Karriere als Profi-Radfahrer. Zuerst mag das wie etwas Furchtbares erscheinen. Damals war es in jeder Hinsicht extrem schwer zu bewältigen. Aber es hat mich zu einer noch besseren Version von mir selbst gemacht.

Alles begann zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt, am Abend vor der Tour of Utah 2015. Ich ging als haushoher Favorit in dieses Rennen, da ich die letzten beiden Sechstagerennen gewonnen hatte. Außerdem liebte ich die Bergfahrten in großer Höhe, die die Route ausmachten, und war hoch motiviert, wieder oben auf dem Podium zu landen.

Beim Abendessen mit meinen Teamkollegen, weniger als 24 Stunden vor dem Start des Rennens, erhielt ich einen Telefonanruf. Es war die Anti-Doping-Agentur der USA (USADA). Für fast jeden anderen Fahrer wäre dies ein Grund zur Panik gewesen. Ich hatte jedoch eine Vorgeschichte mit der Agentur. Im Jahr 2012 habe ich freiwillig bei der USADA ausgesagt, um ihnen zu helfen, Lance Armstrong in einem der größten Dopingfälle im Radsport zu überführen. Ich musste es nicht tun und hatte nicht erwartet, dass meine Aussage jemals öffentlich mit mir in Verbindung gebracht werden würde, aber ich entschied, dass es das Richtige sei. Ich gestand, während meiner Zeit in Armstrongs Discovery-Channel-Team gedopt zu haben. Ich hasse, was Doping dem Profi-Radsport angetan hat. Deshalb verließ ich Discovery Channel ein Jahr vor Vertragsende, um zu Garmin-Chipotle zu wechseln, einem kleinen, aufstrebenden Team, das von einer Burrito-Kette gesponsert wurde und sich dem sauberen Fahren verschrieben hatte. Ich wollte diese schmutzige Seite des Radsports hinter mir lassen.

Zu diesem Zeitpunkt war ich schon seit Jahren clean unterwegs. Als ich diesen Anruf erhielt, nahm ich also an, dass es sich nur um eine Nachfrage zu laufenden Zeugenaussagen im Zusammenhang mit dem Doping-Fall im Discovery-Channel-Team handelte. Dem war aber nicht so.

Stattdessen sagte mir die Stimme am anderen Ende der Leitung, ich sei bei einem Dopingtest durchgefallen. Ich flippte aus. Ich sagte es meinen Teamkollegen beim Abendessen. Ich zitterte und weinte. Ich habe die Nachricht

sofort getwittert, weil ich wusste, dass ich unschuldig war. Es hört sich heute naiv an, aber ich habe diese Nachricht einfach ins Universum hinausposaunt, in der Hoffnung, dass mir jemand zu Hilfe kommen würde. Nach dem Rennen verließ ich Utah und fuhr mit meiner damaligen Freundin Kourtney zurück nach Colorado.

Das war Anfang August 2015. Die nächsten fünf Monate erwiesen sich als die frustrierendste und herausforderndste Zeit, die ich je erlebt hatte. Ich heuerte Experten an, ertrug Interviews, die eher einem Verhör glichen und gab den Großteil meiner Ersparnisse für den harten Kampf aus, zu beweisen, dass ich diese Anschuldigungen nicht verdient hatte. Bei der Zusammenarbeit mit einem erfahrenen Wissenschaftler aus der Nahrungsergänzungsmittelindustrie entdeckte ich, dass eine Verunreinigung eines gewöhnlichen Nahrungsergänzungsmittels, das ich jahrelang eingenommen hatte, für das positive Testergebnis verantwortlich war. Angesichts meiner schwindenden Ressourcen wusste ich, dass ich die Richtung ändern musste. Zuerst brauchte ich einen Job. Ich dachte daran, ins Marketing zu gehen, da ich das College mit Abschlüssen in Marketing und Psychologie abgeschlossen hatte. Eines Tages trank ich Kaffee mit einem erfolgreichen Marketingfachmann, der sein eigenes Unternehmen gegründet und für viele große Werbeagenturen und Marketingfirmen gearbeitet hatte.

Sein Rat schockierte mich. »Du willst keinen Job als Angestellter. Du musst ein Unternehmen gründen«, sagte er. »Fang mit den Radcamps an, die du gemacht hast, und sieh, wohin das führt.« »Aber alle hassen mich im Radsport. Niemand wird in meine Rad-Camps kommen«, sagte ich.

»Du bist einer der besten Radfahrer der Welt. Du bist ein Experte auf deinem Gebiet. Du bist ein netter Mensch, der gut kommunizieren kann. Du bist eine geduldige Person, die es liebt, anderen etwas beizubringen. Die Leute werden in deine Camps kommen«, versicherte er mir.

Endlich war jemand zu mir durchgedrungen und hatte die positive Selbstwahrnehmung geweckt, die ich brauchte, um meinen Bedarf in meiner Situation abzuschätzen. Ich war gut darin, diese Camps zu leiten. Dies war etwas, auf das ich meine Energie konzentrieren konnte, um weiterzukommen. Kourtney und ich setzten alles auf die Camps.

Bevor ich mich versah, hatten wir neun Wochen voll Winter-Camps in Tucson, Arizonageplant. Die Sache entwickelte sich langsam, mit nur ein paar Leuten in unseren ersten Camps. Wir brachten es zum Laufen, aber nur mühsam. Ein Freund half mir, ein Logo und eine Website zu entwerfen, und ein anderer, der renommierte Radsportkoch Sean Fowler, arbeitete als unser Koch praktisch umsonst. Aber schließlich sprach es sich herum. Radfahrer tauchten auf, und sie nahmen wirklich viel von dem mit, was ich ihnen beibrachte.

Zu Beginn dieses Buchs beschrieb ich das Zeitfahren am Mount Lemmon am letzten Tag eines Camps im Januar 2016. Das Ende habe ich ja im Grunde bereits gespoilert: Dieser 1.400 Meter lange Anstieg aus der Wüste heraus hat mein Leben verändert. Aber es war ein noch größerer Scheideweg, als ich zu Beginn gesagt habe: Es war wirklich eine lebensverändernde Erfahrung. All die Emotionen meines Kampfs lieferten die Energie für die beste Kletterleistung, die ich je erbracht hatte, mit perfekter Ausführung und großartigen Leistungszahlen. Dann fuhr ich wieder zurück und folgte jeder Person nach oben, gab ihnen Hinweise

und Ermutigung auf dem Weg. Die Energie war unglaublich.

Wie ich bereits in der Einleitung erwähnt habe, konnten unsere Athleten am Abend, als wir mit ihnen das Event des Tages Revue passieren ließen, nicht aufhören, darüber zu sprechen, wie viel es für sie bedeutete, von mir ermutigt und gecoacht zu werden. Ich habe ihnen geholfen, besser zu fahren, als sie alleine geschafft hätten. Es ging nicht um meine eigenen Leistungszahlen oder mein eigenes Ergebnis. Es ging darum, wie ich ihren Tag und ihr Radfahren insgesamt positiv beeinflusst habe.

Da wurde es mir klar. Mein Zweck im Radfahren – mein »Warum« – war es, andere Fahrer zu inspirieren. Damals als Profi-Rennfahrer liebte ich es, Menschen mit meinem Fahren zu inspirieren. Eigentlich mochte ich es gar nicht, andere im Rennen zu übertrumpfen. Das war nicht der Grund, warum ich Rad fuhr. In jenem Januar in Arizona erkannte ich deutlich, dass ich eine neue Motivation gefunden hatte: Menschen durch die Welt des Radsports zu führen, sie zu inspirieren und ihnen entlang des Wegs etwas beizubringen.

An diesem Scheideweg wurde mir endlich klar, wie ich meine Richtung ändern und etwas tun konnte, was ich liebte, etwas Positives. Ich ließ den Fall und den Schaden, den er verursacht hatte, hinter mir. Nun war meine Richtung zu 100 Prozent darauf fokussiert, Radfahrer als Coach zu inspirieren.

Das Unternehmen wuchs. Ich sah Ergebnisse bei den Athleten und im Unternehmen. Wir konnten unsere Schulden begleichen. Die Dinge nahmen eine Wendung.

Meine Transformation war so schwierig. Damals fühlte es sich wie das schlimmstmögliche Glück an, aber am Ende war es eine unglaubliche Erfahrung. Kourtney und ich gründeten unser eigenes Unternehmen und erfüllten damit unser »Warum«, unseren Zweck. Es war eine magische Erfahrung, und deshalb lege ich so viel Wert darauf, Widrigkeiten durch Transformation zu überwinden. Es hat uns das Leben gerettet. Wir haben überlebt, weil wir bereit waren, uns zu wandeln. Ich fühle mich verpflichtet, anderen Menschen mit diesem Prozess den Weg zu zeigen.

Ich sage Ihnen noch eine letzte Sache: Sie sind nicht allein. Kourtney und ich haben diese Tortur durchgemacht, und meine Coaching-Kunden überwinden jedes Jahr ihre eigenen Hindernisse. Auf dem Weg dorthin werden auch Sie Ihre eigenen Rückschläge und Herausforderungen erleben. Aber Sie können es schaffen.

Wir sind alle eine große Gemeinschaft. Wir stellen uns diesen Kämpfen gemeinsam und nutzen die Kraft des Radsports, um uns alle auf eine andere Ebene zu bringen, einer noch besseren Version von uns selbst. Es ist ein langer Anstieg, aber die Aussicht auf dem Gipfel ist atemberaubend.

INDEX

SYMBOLE

3-Sigma-Ernährungssystem 12, 80, 85, 92, 95
10 Schlüssel zum Erfolg 19
80 zu 20-Regel 95

A

Aktivierungsübungen 149
- Akkordeon 158
- Alternating plank 150
- Baum fällt! 156
- Brücke mit Schieben der Ferse 155
- Core-Aktivierungsübungen 160
- Pac-man 153
- Schulterblätter zusammenziehen 157
- Side plank 154
- Superman 151
- umgedrehter Schneeengel 152

Alkalität 90, 92
Amgen Tour of California 2015 139
Aminosäuren 88, 93
Anfang, der 211
Anstrengung
- 12-Minuten-Anstrengung 75, 77
- Alles-oder-nichts-Anstrengung 76
- mittlere 76

ASCEND-Prozess 234–235, 242–243
aufgeben 39, 174, 242
Ausdauer vii, 5, 8, 24, 49–51, 54, 64, 86, 98, 123, 133, 141
mentale 50, 52, 54, 56
- starke 52–53, 55
- Ausdauerzeitfahren 44

Ausdauerzonen 5–6, 24, 61, 63, 67–68, 71–73, 260, 262
Basis-Zone 63
- Mittlere Zone 64
- Obere mittlere Zone 64
- Untere mittlere Zone 63

Ausführung 7, 43

B

Bergfahrer viii, 45, 51–52, 132, 134, 140–141, 143–145, 184, 192, 194, 205, 215–216, 236, 276
Bergrennen 44
Bernal, Egan 52, 73, 216
Black-Line-Clarity-Prozess 176, 196, 231–232, 239, 247, 259, 265
Blitz-Signale 204
Boonen, Tom 49, 55, 136
Brasstown Bald 16–17, 175–176
Burn-out 24, 32, 180
- Geschichte des Autors 179

C

Cancellara, Fabian 45, 49, 53
CINCH-Gruppe 30
CINCH-Methode 60
CIN-ergie 175, 189–190
Coach xi, 4, 36, 46, 103, 194, 246, 266, 276–277
Contador, Alberto x, 49, 52, 104, 128
Cooldown 76, 122, 248, 250, 256, 258, 265
Core-Aktivierung 147, 149
Core Performance Qualities (CPQs) 175
Core-Training 147–148
Critérium du Dauphiné 45

D

Dankbarkeit 175, 180–181, 267
De Gendt, Thomas 53
Dispenza, Joe 192
Disziplin 36
Durchschnittsgeschwindigkeit 32
Durchschnittswert 31–32
Dygert, Chloé 49, 53

E

Effizienz 8, 37, 60, 70, 109, 122, 206, 226, 237, 252, 254, 264
  kardiovaskuläre 23
Elektrolytzufuhr 93
Energiegels 74
Engagement 81, 179–180, 232, 267
Entzündungen 13, 87, 89, 92
Epiphanie 105
Erfolg, 10 Schlüssel zum 19
Erholung 50
  mehrtägige 52
Ernährung vi–ix, xii, 4, 6, 11, 13–14, 34, 43, 79–90, 92, 94–97, 174, 184, 221, 223, 226, 236, 248, 265
entzündungshemmende 91
  Konzept der 79
  Performance und, Zusammenhang zwischen 61
  Planung der 25
  Timing 13, 92
  Zusammensetzung 12
  Zusammensetzung der 84–85
  Zweck 12
  Zweck der 80
Etappenrennen 44–45, 50, 52, 94, 138, 140
  mehrtägige 53, 55
Events 38, 49–50, 52, 54, 56, 159, 161, 230–232
Eintages-Events 52
Explosionsfähigkeit 53, 55
Explosive Zonen 5, 67, 199, 220
  Kurzer Tsunami 69
  Langer Tsunami 68
  Maximal-explosive Kraft 69
  Nukleare Zone 68

F

Fähigkeiten vi, vii, 11, 22, 30, 38, 43, 47, 49, 55, 104, 139–140, 159, 177, 182, 186, 194, 213, 219, 247
eigene 38, 125, 184, 187, 189, 235
  körperliche 38, 107
Fahrertypen 29–30, 41–43, 46–47, 131–134
Alleskönner-Fahrertyp 46
  Bergfahrer 45, 47
  Bestimmen des eigenen 215
  Fragebogen 48
  proaktive 204
  Puncheur 47
  reaktive 204
  Sprinter 47
Fahrstil 27, 49, 51
  angriffslustiger 47
Feedback 37, 104, 174, 207
Fett 5, 12, 23–24, 31, 61, 64–65, 74, 83–84, 86, 89, 92–94, 101, 133, 229–230
Fettsäuren
  Omega-3-Fettsäuren 90–92
  Omega-6-Fettsäuren 90–91
  Fettverbrennungszonen 63, 71, 74
Feuer-Signale 203
Fitness 5, 43
  Form-Leistungsmotor, der 59
Fokus 14, 43, 173, 177
FORM-Fahrertyp 43
FORM-Methode 268

FO, 4–6, 11, 14, 17, 60, 65, 70, 74, 80, 110, 123–124, 129, 136, 139, 180, 186, 188–194, 196, 211–212, 217–218, 220–222, 224, 228–229, 233, 236
RM-System vi, vii,
Fortschritt 33
FTP-Wert 7, 20–23, 75, 105, 224, 227
Functional Threshold Power xii, 20
Fünf-Punkte-Ansatz 103

G

Garmin-Slipstream-Team 82
Geschichten von der Straße 16, 30, 82, 128, 192, 207, 244
Gewichtsabnahme 96–97, 189
Gilbert, Philippe 50
Giro d'Italia 82, 128, 207, 219, 276
Glaubenssystem 193
Glykogen 6, 61, 65–66, 71–72, 74–75, 86–87, 133, 138, 229
Gruppenfahrten 4, 20, 22–23, 26–30, 60, 103, 161, 182, 186, 200, 205, 225, 230–232
Evaluation der 30

H

Hall, Katie 49, 52
Handhaltung 114
Hingabe 180, 187, 189, 228
Hochleistungs-Ernährung 79
Höchstgeschwindigkeit 8
Horner, Chris x, 11

I

Immunsystem ix, 90
Inspiration xii
Intervalltraining 71, 87

J

Jalabert, Laurent 132

K

Kamikaze 27–28, 83, 198
Katabolismus 88
Kletterer viii, 41–42, 50–51, 72, 128, 133, 135, 140–141, 143–144, 190
Kohlenhydrate 12, 80, 84–87, 89, 91–95, 98–99, 228–229
Konkurrenten viii, 11, 46, 51, 72–73, 196, 232, 250
Konsequenz 25, 36–37, 149, 176, 179–180, 217, 222, 225, 227, 230, 238
Körperbau 48, 50, 52–53, 55
kleiner, kräftiger 50
  muskulös 50
Körpergewicht 97–98, 112–113, 115, 117, 119, 121
Körperposition x, 7, 9–10, 104–105, 110–113, 127, 129, 133, 135–137, 139, 141–145, 226, 236, 247, 257–258, 260, 264
Justierung der 29
  sitzende Beschleunigung auf Ebenen 116
  sitzende Beschleunigung bei Anstiegen 120
  sitzende Power auf Ebenen 114
  sitzende Power bei Anstiegen 118
  stehende Beschleunigung auf Ebenen 117
  stehende Beschleunigung bei Anstiegen 121
  stehende Poweer bei Anstiegen 119
  stehende Power auf Ebenen 115
Krafttraining
  Aktivierung und 147
Kurven 5, 76, 142, 200–201, 262
Kurzzeitfokus, intensiver 50

L

Laktat 24, 39, 61, 66, 68, 72, 136, 250, 252, 254, 262
Laktatabbau 51, 262
Laktatbildung 61
Landis, Floyd 16
Lebensmittel
entzündungshemmende 87, 89
Leistungskontrolle 7, 9, 104–107, 129, 136–139, 141–143, 145, 217, 222, 226–227, 236, 247, 257, 260
Leistungsobergrenze (Power Ceiling) 107
Leistungssteigerung 22
Fünf-Punkte-Ansatz zur schnelleren 103
Leistungsuntergrenze (Power Floor) 106
Leitstern 7–10, 105, 108, 122, 126, 133, 136, 221, 236

M

Makronährstoffe 12, 85–86, 91–92, 94, 228, 236
Mantras 175, 177, 179–181, 183, 185–187, 189–191, 193
mentaler Zustand 174, 197–198, 202, 204
Mikronährstoffe 85
Mindset 258, 260, 262
Blitz-Mindset 14, 16–17, 198, 203–204, 206, 208, 260, 262
Feuer-Mindset 14, 16–17, 200, 202–203, 206, 208, 260, 262
Wasser-Mindset 14, 17, 198, 201–202, 206, 208, 260
Wolken-Mindset 15, 198–201, 205, 258, 260, 262
Mineralstoffe 85
Mission 20, 142
Finden Ihrer 177
Verpflichten sich sich Ihrer 177
Momentum x, 8–11, 71, 74, 106–111, 113–114, 118–119, 122, 124–128, 133, 136, 139, 142, 144–145, 223, 252, 254, 256, 258, 264
Motivation 34
Mount Baldy 140–142
Muskelbelastung 61–64, 66, 68
Muskelkraft 23
Muskelschmerzen 67

N

neuromuskuläre Verbindungen 31, 109
Niveau, eigenes 38, 230

P

Pantani, Marco 52
Paris–Roubaix 2018 139
Peloton x, 14, 19, 21, 27, 29, 39, 42, 49, 53–55, 59, 64, 71–72, 82–83, 86, 110, 116, 122, 126, 128–129, 134–135, 137–139, 143, 148, 160, 178, 187, 201–203, 205–208, 230
Performance-Kette 195–197, 204–205
Prozess, ein 196
Ziel des Systems 198
Performance-Pfannkuchen 99
Periodisierungssystem 220
pH-Skala 90
Planung, Trainigsprogramms des 24
Plyometrie 159–160
plyometrische Übungen 161
Beschleunigungs-Split-Squat 167
Dehnung von Hüftbeuger und Seite 164
Dreieckshaltung für Radfahrer 163
explosiver Hock-Streck-Sprung 166

explosiver Pedal-Tritt 169
Freiheit beim Pedaltritt mit der Taubendehnung 172
Hamstring-Aktivierung 165
Hamstrings 168
Quadrizeps-Dehnung im Knien 170
Rad-Pose 171
Stärkung der Körperhaltung 162
PowerTrain-Zonen 62, 66, 75, 248
Aktion, in 70
Berechnen Sie ihre 216
Besonderheiten 62
Definition der 60
Einsatz, richtiger 60
elf 5
elf 74
Ermitteln 76
Fahrertyp und 212
Finden Ihrer 75
Mindset 198
Prinzipien, grundlegende 60
PTZ 1 63–64, 72, 250, 258
PTZ 2 12, 63–64, 71, 250, 252, 254, 256, 258, 260, 262, 264
PTZ 3 64, 71, 250, 252, 254, 256, 258, 260, 262, 264
PTZ 4 64, 71, 73, 250, 254, 256, 258, 260, 262, 264
PTZ 5 65, 68, 70, 72, 250, 252, 254, 256, 258, 260, 262, 264
PTZ 6 66, 70, 72, 250, 252, 258, 260, 262
PTZ 7 12, 62, 66, 72–73, 250, 252, 254, 256, 258, 260, 262, 264
PTZ 8 68, 73, 250, 252, 254, 260, 262
PTZ 9 68, 73, 250, 254, 258, 262
PTZ 10 69, 73, 250, 258, 260, 262
PTZ 11 6, 69, 73, 258, 260, 262
Priorität 16, 26, 82, 175, 187–188
Probleme vii, xii, 4
Bergfahrten, mit 237
häufige 224
keine Gewichtsabnahme 228
keine Verbessserung der Leistungszahlen 224
Lösungen, mögliche 224
Training, beim 235
werde abgehängt 230
Protein 87–88, 93–94, 98–99, 228
Puncheur 47, 50, 132–135, 137–138, 205, 216
R
Rating of Perceived Exertion
Verwendung des RPE-Werts 217
Rating of Perceived Exertion (RPE) 61, 77, 218
Reispfanne mit Ananas 102
Rennen
rasantes 50
Rennsiegstrategie
ideale 50, 52, 54, 56
Rennstrategie 49
Ressourcen vi, 175, 186–187, 245
Rezepte 98
vor der Fahrt 100–102
Rivera, Coryn 50
RPE-Skala 62, 75, 218
Rückenschmerzen 193
Rückschläge 188, 240, 246, 267

S

Sagan, Peter 43, 55, 129, 134, 140
Säulen xi, 3–4, 43, 105, 190, 211, 228, 236, 265
Säule 1 5
Säule 2 7
Säule 3 11
Säule 4 14
vier, die vi, xiii, 4, 57, 190, 211–212

Schotterrennen 44, 53, 56, 134
Schwächen
körperliche 50, 52–53, 55
mentale 50, 52, 54, 56
Schwellenzonen 5–6, 61, 64–65, 67–68, 74, 199, 206, 220, 229, 239, 256, 262, 264
drei 62
Obere Schwellenzone 66
starke 52
Untere Schwellenzone 65
Schwerpunkt, idealer 50, 55
Selbstvertrauen 42, 51, 107, 182–183
Siegeswille 207
Spaß, keinen haben 186
Spiel des Radsports 132
Sprinter 42, 50, 55–56, 73, 83, 132, 134, 138, 143, 145, 204–205, 215
klassischer 54–55, 134, 137
Stärken 48
Ausspielen der 131
körperliche 50, 52–53, 55
mentale 48, 50, 52–53, 55
Straßenweltmeisterschaft
2015 137
2016 134
Straßenweltmeisterschaft 2016 134
Synergie 189

T

Team
Platz im 42
Tempowechsel 128, 144, 254
Top Gun (Film) 54
Tour de France v, viii, 9, 11, 43–45, 59–60, 67, 70, 73–74, 79, 108, 128, 132, 180, 207–208, 216, 276
Tour de Georgia 2005 175
Tour de Suisse 45, 143
2011 143
Tour of Georgia 2005 16
Trainingsfahrten ix, 110
Trainingskalender 219
Erstellen 219
Trainingsprogramm viii, xi, 23, 217, 237
Anfänge x
Planung des 24
Training Stress Score (TSS) 29, 31
Transformation 141–142, 212–214, 233–238, 240–244, 246
Abschätzen des Bedarfs 235
Chancen und Möglichkeiten kreieren 235, 238–239
Demonstration der 242
Entwicklung durch Wachstum 239
Nächste Ebene erreicht 240
Schaffung der Grundlagen 237
Trennung 7, 10, 32, 104–105, 122–127, 129, 133, 136–139, 141–145, 221, 226, 247, 257
Momentum, beim 125
PTZ und Anstrengung, von 122
Trittfrequenz, der 124
Trittfrequenzkontrolle 7–10, 31, 104–105, 108–110, 129, 135–136, 138–139, 141–145, 236, 247, 257
TSS-Wert (Training Stress Score) 29

U

Übergangskontrolle 7, 10, 104–105, 126–127, 136–137, 139, 142–145, 247, 257–258
Übersäuerung 90, 96
Übertraining 32

V

Valverde, Alejandro x, 50, 104, 128, 208
Van Avermaet, Greg 55
Verantwortung 30, 34, 38, 183
Verletzungen 24, 32, 147, 166, 170, 267

Verpflichtungen 25–26, 159, 267
Vier-Säulen-Trainingsplan 247, 249
Vinokurov, Alexandre 208
Vision 14, 34, 36, 178, 212–215, 225, 230, 232, 235, 247, 265
Finden Sie Ihre 213
  Fragebogen 213
  Identifizieren Sie Ihre 212
Vitamine 85
Vuelta a Burgos 128

W

Wachstum v, 33–34, 139, 181, 223, 235, 238, 240–241
Warm-up 76, 122, 250, 252, 254, 256, 258, 260, 262, 264–265
Wasser-Signale 202
Wiggins, Bradley 53, 82
Wild, Kirsten 49, 55
Willenskraft 80
Wind 54, 56, 135–136
Rückenwind 71, 124
  Seitenwind 50, 52, 54, 135–136, 260
  Wochenplan 28, 222
Wolken-Signale 201
Work-outs 74, 110, 126–127, 176, 211–212, 217, 219, 229, 247–248

Z

Zeitfahren xii, 16, 22, 45, 48–50, 52–56, 65–67, 116, 119, 121, 125, 128–129, 140, 148, 202, 245, 252, 254, 262
Distanzen, über lange 50, 55
  Einzelzeitfahren xi, 128
  intensives 6, 45
  Kurzzeitbereich, im 50, 56
Zeitfahrer 53–54, 133–134, 140–144, 205
klassischer 53, 139
Zeitplan 25–26, 159, 221, 224, 267
Zucker 23, 74, 87, 101–102, 229

Kourtney/ Tom Danielson

Radfahren in Höchstform

Mit der Formmethode schneller und erfolgreicher in den Pedalen

296 pages, broché
sera disponible en 2021

acheter maintenant

Plus de livres sur homéopathie, les médecines naturelles et un style de vie plus sain www.editions-narayana.fr