

DOUBLE EVERESTING

FREDERIK BÖNA

# 17.696

## HÖHENMETER

20 MAL DAS „ALPE D’HUEZ“ DES SCHWARZWALDS, 20 MAL 10,35 KILOMETER BERGAUF, 20 MAL AUF DEN KANDEL. EINEN TAG UND EINE NACHT LANG. IMMER WIEDER. BIS ZUM DOUBLE-EVERESTING-WELTREKORD.

### DER SELBSTVERSUCH.

**Text:** Frederik Böna, David Binnig **Fotos:** Böna, Adobe

Um mich herum: Dunkelheit, Kälte, Stille, die tiefschwarzen Silhouetten von Bäumen. Es ist 21:30 Uhr nachts. Dies ist meine elfte Auffahrt auf den Kandel, 11,5 Stunden nachdem meine Fahrt, meine Mission begann, als ich am Fuß des Anstiegs losgefahren bin – und es ist der Beginn der Schmerzen. Zum ersten Mal seit meinem Start um neun Uhr des Vortages kann ich nicht mehr leisten, was ich mir vorgenommen habe: 240 Watt. Als ich nach 57 Minuten des Bergauffahrens oben, am Gipfel, an meinem Wendepunkt ankomme, sehe ich auf dem Display meines Powermeters eine Zahl, die ich nicht sehen will: die Zahl 232. Sie steht für meine durchschnittliche normalisierte Leistung während dieser Auffahrt – und für die Phase der Probleme. Der Physischen wie der Psychischen. In meinen Kopf drängen sich Gedanken, die ich nicht dort haben will: „Habe ich zu schnell angefangen? Ist dies der Anfang vom Ende? Kann ich



“

**DER KANDEL IST DER LÄNGSTE UND STEILSTE ANSTIEG DER REGION. JETZT UND HEUTE WIRD MIR SCHON EINE STUNDE NACH DEM LOSFAHREN KLAR, WAS MIR NOCH BEVORSTEHT: KRÄMPFE UND SCHMERZEN.**

das durchhalten?“ Ich bin oben, am höchsten asphaltierten Punkt der Straße über den Kandel, auf 1204 Metern über dem Meer, und halte an. 15 Sekunden lang. Zehn Sekunden Jacke anziehen, fünf Sekunden trinken. Losfahren. Es folgt das, was ich unterschätzt habe, das, was mir Sorgen macht und Schmerzen bereitet: die Abfahrt, 10,35 Kilometer bergab. Die Straße ist in weiten Teilen in einem schlechten Zustand. Schlaglöcher, Risse. Das Akku-Licht an meinem Lenker ist wie ein Streichholz in einer quadratkilometergroßen Höhle. Meine Rettung fährt hinter mir – mein Licht, mein „Leitstern“: meine Freundin am Steuer des von PMS-Thomin zur Verfügung gestellten Begleitautos. Das Fernlicht leuchtet die Straße vor mir aus. Zu viel zu bremsen kann ich mir nicht leisten. Dafür fehlt mir die Zeit. Und: Meine Hände und Unterarme schmerzen schon jetzt. Sie sind verkrampft und völlig verspannt. Viel zu früh. Jetzt, am Anfang.

### **Schwarzwald & Rekorde**

Bergab kann ich nicht denken. Ich bin voll fokussiert. Ich muss den Löchern im Asphalt ausweichen. Während jeden Meters rechne ich damit, dass plötzlich ein Tier, ein Reh oder ein Wildschwein, vor mir auf die Straße springt. Doch es passiert nicht. Abgesehen von dem einen, mir nahen, Menschen hinter mir ist im Umkreis von Kilometern niemand. Ich bin allein. In der Nacht, im Wald. Im Schwarzwald. Ich habe mir diesen Berg, diesen Anstieg, für mein Projekt ausgesucht, da er in der Nähe von Freiburg ist und die deutsch-afghanische Initiative, mit der zusammen ich eine Spendenaktion

für ein Frauenzentrum in Afghanistan durchführe, dort ihren Sitz hat. Während des einen Tages und der einen Nacht gehen mir viele Fragen an mich selbst durch den Kopf. Doch eine ist nicht dabei: die nach dem Sinn. „Warum tust du das?“ Diese Frage stelle ich mir nicht. Nie. Zu klar, zu wichtig sind meine Gründe, ist meine Motivation. Ich jage diesen Rekord – den Weltrekord im „Double Everesting“ – und ich will mich selbst übertreffen. Mein Ziel: eine Zeit von 23 Stunden und 27 Minuten. Oder weniger. Der bisherige Rekord des portugiesischen früheren Mountainbike Marathon-Weltmeisters Tiago Ferreira liegt bei 23 Stunden und 28 Minuten. Und, vor allem, will ich etwas erreichen, etwas bewirken. Diese Fahrt, dieses Projekt, ist primär eine Spendenaktion. Ich sammle damit Geld für ein Frauenhaus in Afghanistan. Ich weiß in jeder Minute während dieses Tages und dieser Nacht – und während den Monaten der Vorbereitung – warum ich tue, was ich tue. Warum ich diesen Berg hoch und wieder runter fahre. Anfang April. Bei drei Grad Celsius in der Dunkelheit und acht Grad, nachdem es hell wurde. An jenem Tag, an dem ich 30 Jahre alt werde. Heute. Vor vier Jahren saß ich zum ersten Mal auf einem Rennrad. Weil mich meine Bachelorarbeit über die Tour de France inspiriert hatte. Seitdem fahre ich immer mehr und immer länger – und am liebsten bergauf. 2020 absolvierte ich fast 30.000 Trainings-Kilometer. Mein erstes „normales“ Everesting, 8848 Höhenmeter an einem Tag, fuhr ich am 12. April 2020. Meine Zeit: 13,5 Stunden. Seitdem kamen ein weiteres Everesting im Odenwald, eines in meinem Wohnzimmer, auf dem Rolltrainer, erweitertes

# 17.696

HÖHENMETER



## ZUR PERSON

Frederik Böna, 30, ist im Odenwald aufgewachsen. Aktuell lebt er in Bammental in der Nähe von Heidelberg und arbeitet als Integrationsbeauftragter der Stadtverwaltung Sinsheim. 2010 gründete er, als 18-Jähriger, den Verein FSV Dornberg, dessen Hauptziel die Integration von Geflüchteten über den Fußball darstellt. Noch heute ist er der Vorsitzende des Vereins, der für seine Integrationsarbeit mehrfach ausgezeichnet wurde. Mit dem Radsport begann er im Jahr 2016. Seit 2017 nimmt er an Radmarathons und Brevets teil. Zudem ist er ein Mitglied im „Club der Verrückten“. Um in diesen aufgenommen zu werden, muss man alle drei Auffahrten des Mont Ventoux an einem Tag absolviert haben. Frederik Böna legte jede Auffahrt zwei Mal zurück und bezwang den Mont Ventoux damit insgesamt sechs Mal. 2019 absolvierte er sein erstes Everesting – am Königsstuhl, dem Heidelberger Hausberg. Die Daten seiner Tagesleistung: 310 Kilometer, 8964 Höhenmeter. Frederik Böna ist ein Mitglied des RennRad Cycling Clubs. Weitere Informationen zu dieser Radsport-Community: [www.r2c2.club](http://www.r2c2.club)

Everesting mit 10.000 Höhenmetern und ein halbes Everesting hinzu. Heute soll es, zum ersten Mal, ein doppeltes werden. Zwei Mal auf den höchsten Berg der Erde. Und wieder zurück. Ich habe gute Augen und bin es gewohnt, in der Dunkelheit Rad zu fahren – zwischen Oktober und Ende März trainiere ich, immer nach der Arbeit, fast ausschließlich im Dunkeln. Doch es ist unmöglich, jetzt, in der Nacht, bergab genauso schnell zu fahren wie am Tag. Pro Abfahrt bin ich um rund eine Minute langsamer als tagsüber.

## Training & Leistung

Ich brauche je zwischen 13 und 14 Minuten für die 10,35 Kilometer bis zu meinem unteren Wendepunkt, bis zum Fuß des Anstiegs. Und bleibe damit, zum Glück, dennoch unter meinem geplanten Zeitlimit bergab. Die Dunkelheit ist nur eines meiner Probleme während dieser Abfahrten. Die anderen lauten: Kälte, Wind, Schlaglöcher und Risse im Asphalt – und Kröten. Etliche davon wandern die ganze Nacht über quer über die schmale Straße. Ich sehe sie als dunkle Punkte, denen ich ausweichen muss.

Als ich im Herbst 2020 den Entschluss fasste, das „Projekt Weltrekord“ anzugehen, war ich ein paar Wochen lang fast schon euphorisch. Vor allem während des Trainings auf dem Rad. Kurz vor Weihnachten meldete ich den Weltrekord-Versuch verbindlich bei der Organisation „Official World Record“. Mit einem fixen Datum: dem 10. und 11. April 2021 – dem Wochenende meines 30. Geburtstags. Es gab kein Zurück mehr. Ich war motiviert, und ich hatte Spaß. Wobei: nicht immer. Mein Winter-Everesting im





“

**SCHON NACH DER ERSTEN  
ABFAHRT ZÄHLTE ICH  
IN MEINEN GEDANKEN  
NICHT MEHR DIE NOCH  
BEVORSTEHENDEN  
AUFFAHRTEN – SONDERN  
DIE ABFAHRTEN. JEDES MAL  
WENN ICH DEN UNTEREN  
WENDEPUNKT ERREICHT  
HABE UND DIE NÄCHSTE  
AUFFAHRT BEGINNT,  
FREUE ICH MICH.**

Februar war extrem hart. Ich fuhr es Zuhause, in meiner Wohnung. Auf meinem in einen Rollentrainer eingespannten Rennrad – und auf der digitalen Plattform Zwift. Doch dies war eine Ausnahme: Den ganzen Winter über zog ich mein Training draußen durch, auf den Straßen des Odenwalds und des Kraichgaus, bei Dunkelheit, bei Minus-Temperaturen, bei Schnee. Nur in absoluten Ausnahmefällen, zum Beispiel spiegelglatten Straßen, verlegte ich mein Training nach drinnen „auf die Rolle“.

Bis Ende März steigerte ich meine Schwellenleistung auf 360 Watt. Angesichts meines Gewichts von 66 bis 68 Kilogramm war ich damit mehr als zufrieden. Die Form stimmte. Dafür wich die anfängliche Euphorie immer mehr einer nahezu permanent vorhandenen Nervosität. Mein größtes Problem war, dass sich mein Vorhaben in der Rennradzene immer mehr herumsprach. Ich erhielt zunehmend Presse-Anfragen und immer mehr Nachrichten bei Facebook und Instagram. Irgendwann meldete sich dann auch noch das SWR-Fernsehen bei mir und kündigte an, mich während meines Rekordversuchs mit drei Kamerateams zu begleiten. Diese Aufmerksamkeit setzte mich immer mehr unter Druck. Für die Spendenaktion, die ich zusammen mit der deutsch-afghanischen Initiative durchführte, war das große Interesse super. Für mich selbst wurde es immer mehr zu einer Belastung. An den Tagen unmittelbar vor der Aktion hatte ich vor lauter Nervosität durchgehend leichte Bauchschmerzen. So nervös war ich das letzte Mal im Jahr 2010 – vor meinen Abitur Prüfungen. Und: Damals war ich nicht annähernd so gut vorbereitet wie jetzt.

## **Beginn & Krämpfe**

Als den Berg der Berge, den Schauplatz meines Projekts, habe ich den Kandel im Schwarzwald gewählt. Eigentlich ist sein Profil nicht ideal: Mit einer Durchschnitts-Steigung von 8,6 Prozent ist er für einen Weltrekordversuch eigentlich zu „flach“. Man muss zu viele Kilometer fahren, um auf die geforderten Höhenmeter zu kommen. Und: Die Straße ist zu kurvig, um es während den Abfahrten einfach „rollen zu lassen“ – und der Asphaltbelag ist alt, rau und von Schlaglöchern durchzogen. Doch da meine Spendenaktion für ein Frauenzentrum in der Nähe der afghanischen Stadt Herat war und der Verein seinen Sitz in Freiburg hat, war für mich von Anfang an klar, dass ich die Aktion an einem Berg in der Nähe Freiburgs durchziehen will. Der Kandel ist der längste und steilste Anstieg der Region. Auch die kurze Anreise, eine nur zweistündige Autofahrt ab meiner Haustüre, sprach für den Kandel. Ich bekam für mein Vorhaben leider keine Erlaubnis, das corona-bedingte Beherbergungsverbot umgehen zu können, daher musste ich zusammen mit meiner Freundin am 10. April frühmorgens anreisen. Meine Freundin fuhr, ich frühstückte und versuchte mich zu entspannen. Trotz meiner Dauer-Bauchschmerzen. Das zweite negative Omen: Fast während der gesamten Fahrt hingen dunkle Wolken über uns und starker Regen prasselte gegen die Windschutzscheibe. Gegen 08:30 Uhr kamen wir in Waldkirch, am Fuße des Kandels, an. Schon während ich mein Rad aus dem Auto lud und mich umzog, wurde ich von den SWR-Leuten gefilmt und interviewt. Meine Nervosität stieg weiter. Doch dann geschah es: Ich sah Blau. Das Blau des Himmels. Die grauen Regenwolken





zogen weiter. Die Straße neben mir begann abzutrocknen. Die Temperatur: acht Grad. Neun Uhr morgens. Start. Die ersten ein, zwei, drei Kilometer. Meine Muskeln sind noch kalt, doch sie fühlen sich gut und frisch an. Ich halte mich an den Plan. Dieser lautet: eine Durchschnittsleistung von 240 Watt anvisieren. Alles fühlt sich so natürlich, so normal an. Ich muss in diesen ersten Minuten, nein Stunden, dauernd bremsen. „Nicht mehr, nicht schneller, dies ist erst der Anfang. Der Beginn von weit mehr als 20 Stunden auf dem Rad. Die erste von 20 Auffahrten auf den Kandel.“

Noch bin ich alleine. Abgesehen von den Mitgliedern des Fernseh-Teams um mich herum. Dennoch kann ich mich auf die Natur um mich herum konzentrieren. Doch schon während der ersten Abfahrt finde ich einen Fehler in meinem Ablauf- und Zeitplan: Ich habe den schlechten Straßenbelag völlig unterschätzt. Meinen Streckentest im März hatte ich auf meinem Cyclocrosser gemacht. Auf den breiten Reifen fühlten sich die Abfahrten wesentlich entspannter an. Doch jetzt und heute wird mir schon eine Stunde nach dem Losfahren klar, was mir noch bevorsteht: Krämpfe und Schmerzen. Während den Abfahrten habe ich nur zwei Möglichkeiten: Entweder langsamer zu fahren – oder den Lenker so fest wie möglich zu greifen und hochkonzentriert zu versuchen, die schlimmsten Löcher und Risse zu umfahren. Natürlich entscheide ich mich für die zweite Option. Und verspanne mich damit mit jedem Kilometer bergab mehr. Schon nach der ersten Abfahrt zählte ich in meinen Gedanken nicht mehr die noch bevorstehenden Auffahrten – sondern die Abfahrten.

## DER KANDEL

Der 1241 Meter hohe Kandel gilt als das „L'Alpe d'Huez“ Deutschlands. Die Dimensionen der beiden Auffahrten sind vergleichbar: Jene auf den Kandel weist bei einer Länge von zwölf Kilometern eine Durchschnittssteigung von 8,6 Prozent auf. Der Kandel ist der Hausberg von Waldkirch im Süd-Schwarzwald – und gilt als schwierigster Anstieg der Region. Unter Südbadener Radlern gilt der Kandel – vermutlich zurecht – als härtester Berg im südlichen Schwarzwald.

**Länge:** 11,8 Kilometer  
**Höhe:** 1241 Meter  
**Höhenmeter:** 970  
**Ø-Steigung:** 8,6 Prozent

1241 METER

11,8 KILOMETER



17.696  
HÖHENMETER

# DAS TRAINING

VIRTUELLES EVERESTING

**W**ie kommt man auf die Idee, ein virtuelles Everesting Zuhause, auf dem eigenen Rollentrainer, in der virtuellen Welt der Plattform „Zwift“ zu machen? Wenn ich ganz ehrlich bin, frage ich mich das immer noch selbst. Primär wollten wir am Geburtstag meiner Freundin, dem 4. Februar, etwas Besonderes machen. Und das digitale Extrem-Training erschien uns gleichzeitig noch als gutes Training für das, was ich an meinem Geburtstag rund zwei Monate später vorhatte: den Double-Everesting-Weltrekordversuch. Früh am Morgen bauen wir den virtuellen Smarttrainer von Wahoo auf. Um 8:20 Uhr sitzen wir auf unseren eingespannten Rennrädern. Vor uns: Zwei Ventilatoren und zwei Laptops beziehungsweise Bildschirme. Auf ihnen bewegen sich virtuelle Menschen auf Rennrädern, unsere beiden Avatare, durch eine animierte Welt. Sie bewegen sich bergauf. An dem wohl bekanntesten Anstieg dieser virtuellen Welt: der „Alpe du Zwift“. Dessen Haupt-Daten: 12,22 Kilometer, 1036 Höhenmeter.

## KÖRPER & PSYCHE

Die teilweise vierzehn Prozent Steigung der Alpe du Zwift fühlten sich genauso an wie an einem realen, ebenso steilen Anstieg. Die Steigungsgrade sind sehr häufig im zweistelligen Bereich. Leider kam dann auch noch hinzu, dass mein größtes Ritzel, ein 28er, nicht funktionierte und ich somit maximal eine Übersetzung von 34/26 treten konnte. Angesichts der Tatsache, dass ich bei langen Anstiegen normalerweise gerne eine relativ hohe Trittfrequenz fahre, ist dies mehr nur semi-ideal. Dennoch läuft der Anfang ganz gut: Die ersten fünf Auffahrten schaffe ich relativ problemlos in jeweils unter einer Stunde Fahrzeit. In den Abfahrten lasse ich es größtenteils rollen und konzentriere mich darauf, genug zu essen und zu trinken. Unten angekommen, wendete ich sofort wieder, um keine unnötigen Kilometer ohne Höhenmeter zu sammeln. Die dritte Auffahrt wird dann meine schnellste: Ich brauche genau 55 Minuten für die 1036 Höhenmeter. Für die sechste Auffahrt brauchte ich dann zum ersten Mal mehr als eine Stunde. Mit jeder Viertelstunde fühle ich mich schlechter. Wobei: Es ist eher die Psyche, die mir Probleme macht. Mir fehlt der Spaß, der Fahrtwind, die Natur. Nach der sechsten Auffahrt bin ich schon mehr als sieben Stunden am Schwitzen. Die für mich relativ niedrige Trittfrequenz, die fehlende Möglichkeit, richtig im Wiegetritt zu fahren, und der enorme Flüssigkeitsverlust setzen mir zu. Körperlich geht es nach wie vor ganz gut, mental wird es aber immer härter.

Dass draußen die Sonne scheint, macht es auch nicht unbedingt besser. In weiser Voraussicht haben wir uns vorher ein paar gute Radsportfilme und Dokumentationen zusammengestellt. Für mich ist die Berieselung auf dem TV-Gerät überlebensnotwendig. Meine Freundin bekommt nach ein paar Stunden davon kaum noch etwas mit: Sie ist im Tunnel und kämpft sich immer weiter durch. Mental ist sie deutlich stärker als ich, was das Quälen auf dem Smarttrainer betrifft. Sie weiter kämpfen zu sehen, hilft auch mir dabei, nicht irgendwann genervt einfach abzusteigen. Für die letzten beiden Auffahrten benötige ich jeweils etwas mehr als 68 Minuten. Physisch wäre es wahrscheinlich noch schneller gegangen – psychisch ging es für mich einfach nur noch darum, das Everesting irgendwie zu beenden. Nach etwas weniger als 10:30 Stunden bin ich fertig. Nicht am Ziel. Nirgends. Doch auf dem Bildschirm vor mir steht die Höhenmeterzahl, die ich sehen will. Meine Freundin fährt noch rund 2,5 Stunden länger. Erst nach 13 Stunden auf dem Rad steigt sie ab. Wie sie mental mit dieser Belastung umgeht, ist der Wahnsinn: bewundernswert und inspirierend. In unserem Fazit dieses Tages, dieses Erlebnisses, sind wir uns einig: nie wieder.

Frederik Böna



## Dämmerung & Finale

Sich bergab zu erholen, ist hier nicht möglich. Jedes Mal wenn ich den unteren Wendepunkt erreicht habe und die nächste Auffahrt beginnt, freue ich mich. Jedes Mal fällt meine Anspannung etwas ab. Bergauf läuft es viel besser als bergab. Und: Ab der dritten Auffahrt bin ich nicht mehr allein. Immer mehr andere Radfahrer begleiten mich. Ein paar meiner Freunde sind extra mit dem Auto angereist, um mich zu unterstützen. Doch, und das bewegt mich besonders: Es stehen mit jeder Stunde mehr Menschen an der Strecke. Einige von ihnen bleiben da den ganzen Tag, oben an der höchsten Stelle der Straße. Sie stehen in der Kälte, und feuern mich über Stunden hinweg immer wieder an, während ich umdrehe und wieder bergab fahre. Ab mittags fahre ich auch bergauf nur noch selten allein. Immer mehr Rennradfahrer aus der Region begleiten mich. Manche nur ein paar hundert Meter weit, andere bis zu drei ganze Auffahrten lang. Auch wenn wir natürlich sehr darauf achten, die geltende Corona-Verordnung einzuhalten, hilft mir das sehr. Es lenkt mich ab. Auch ein guter Freund von mir, Rainer Hess, mit dem zusammen ich schon vor zwei Jahren an dem 1200 Kilometer langen Brevet-Radmarathon Paris-Brest-Paris teilgenommen habe, begleitet mich während der nächsten Stunden immer wieder. Die größte Hilfe bekomme ich aber von Beginn an von meinem Vater, meiner Schwester und vor allem meiner Freundin: Sie versorgen mich mit Essen und Getränken und einer von ihnen ist in dem Begleitfahrzeug fast immer in meiner Nähe. Die ersten sechs Auffahrten lege ich mit einer normalisierten Durchschnitts-Leistung von etwas mehr als 260 Watt zurück. Viel schneller, als ich das geplant habe, aber ich sehe es positiv: Um den bestehenden Rekord, 23 Stunden und 28 Minuten, zu brechen, muss ich meinen Rhythmus halten. Mein Plan: Maximal 55 Minuten pro Auffahrt und 15 pro Abfahrt darf ich mir „erlauben“. Bisher habe ich fast die Hälfte der Strecke geschafft – und liege vor meinem Zeitplan. Doch ab der neunten Auffahrt beginnen meine Watt-Werte etwas zu sinken. Pro Stunde esse ich jetzt ein „Wach-Gel“ meines Sponsors Gel-Matrix. Ich spüre das Koffein. Und brauche es wohl auch – auch um dauerhaft bergab konzentriert zu bleiben. Ich versuche zudem, rund 80 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde zu mir zu nehmen. Jetzt primär in Form von Energie-Gels und -Getränken, etwa dem Powercarb von Ministry of Nutrition. So muss ich meinen Magen nicht mit fester Nahrung „belasten“.

”

**17.696**  
HÖHENMETER

**MEIN PLAN LAUTETE: 240 WATT  
ALS DURCHSCHNITTSLEISTUNG  
ANPEILEN, NICHT ÜBERZIEHEN –  
UND 80 GRAMM KOHLENHYDRATE  
PRO STUNDE ZU MIR NEHMEN.**





## DER REKORD

Der Portugiese Tiago Ferreira ist kein Unbekannter: Er war einst Radprofi. 2016 gewann er die Mountainbike-Marathon-Weltmeisterschaft. 2020 stellte er den bislang geltenden Double-Everesting-Rekord auf: 17696 Höhenmeter in 23 Stunden und 28 Minuten. Frederik Bøna hatte seinen Rekordversuch offiziell bei der Official World Record Association wie auch bei der Organisation „Guinness World Records“ angemeldet. „Guinness World Records“ reagierte auf die Anmeldung allerdings erst nach dem 10. April und stellte noch dazu Forderungen auf, die für Bøna kaum erfüllbar gewesen wären. Sein eines Ziel lautete: den Rekord zu brechen. Sein anderes: Spenden für ein Frauenzentrum in Herat, Afghanistan, zu sammeln. Dieses wurde 2003 von einer Gruppe junger Frauen gegründet, die in der Talibanzeit eine Untergrundschule betrieben hatten. Der Verein wird seit jeher durch den Freiburger Verein Deutsch-Afghanische Initiative e.V. unterstützt und kann seit 2015 Kurse und Workshops in eigenen Räumen durchführen. Es werden dort vielfältige Kurse angeboten: Englisch, Computer, Handy-Reparatur, Kosmetik, Nähen, Selbstver-teidigung, Radsport und noch vieles mehr.

### FREDERIK BØNAS REKORDFAHRT

**17.696**  
Höhenmeter

**23:26 STUNDEN**  
Dauer

**401 KILOMETER**  
Distanz

**202 WATT**  
Ø-Leistung

**2,97 WATT**  
Ø-relative Leistung/pro Kilogramm

**225 WATT**  
Ø-normalisierte Leistung

**128 SCHLÄGE**  
Ø-Leistung

**17.000 KCAL**  
Verbrannte Kalorien

Es ist kurz vor Mitternacht. Mein letzter Begleiter, Christof, hält an und steigt von seinem Rad. Ich bin alleine. Und pedaliere im Scheinwerferlicht des Autos hinter mir in einem schmalen Lichtkegel durch die Dunkelheit. Mit jeder Stunde auf dem Rad nehmen meine Schmerzen zu. Aber, anders als ich es erwartet hatte, betreffen sie vor allem meinen Nacken und den Rücken – und weniger die Beinmuskulatur. Dämmerung. Langsam schiebt sich die Sonne hinter den Schwarzwälder Bergen hervor. Zwei Auffahrten stehen mir noch bevor – 20,7 Kilometer bergauf, 1772 Höhenmeter.

Zum ersten Mal sehe ich während einer Auffahrt auf dem Display meines Powermeters eine Zahl, die kleiner als 220 ist: 217 Watt. Doch ich habe wieder einen Begleiter: meinen Trainingspartner Jago Fechtmann. Er hatte mich schon am Abend zuvor zwei Auffahrten lang begleitet, und danach die Nacht in seinem Auto verbracht. Jetzt fahren wir wieder zusammen, nebeneinander. Ich spüre: Dies ist das Finale. Das Ende ist nahe. Wir unterhalten uns – und sind irgendwann oben. Drehen. Abfahrt. Ich blicke auf die Uhr und sehe: Mir bleiben noch eine Stunde und sieben Minuten, um den Rekord zu brechen. Bleibe ich bei meiner letzten, der zwanzigsten Auffahrt unter 55 Minuten, werde ich es, gerade so, schaffen. Wir sind im Rennmodus. Ich spüre, wie die Minuten verrinnen. Irgendwann sehe ich die Passhöhe vor mir – und gehe aus dem Sattel. Es ist ein finaler Schlusssprint zum Weltrekord. Ich verbessere den bestehenden Rekord um zwei Minuten – auf 23 Stunden und 26 Minuten. //



## DAS TRAINING: KERN-EINHEITEN

- » **3 bis 6 Stunden GA1:** mit 2500 bis 3500 Höhenmetern bei einer Intensität von 85 bis 80 Prozent der FTP und einer Aufnahme von 60 bis 80 Gramm Kohlenhydraten pro Stunde
- » **3 bis 6 Stunden GA1:** meist mit rund 60 bis 69 Prozent der FTP. An allen Anstiegen und gegen den Wind mit 80 bis 90 Prozent fahren
- » **75 bis 120 Minuten mit 4 Sets:** Je 6 Minuten bei 98 Prozent, direkt in 1 Minute bei 105 bis 107 Prozent übergehen. Dann: 5 Minuten Pause bei 48 bis 60 Prozent. Gefolgt von 5 Minuten bei 90 bis 95 Prozent später in der Einheit
- » **90 bis 150 Minuten mit 5 x 3 Minuten:** Je 2 Minuten bei 90 bis 92 Prozent, direkt gefolgt von einer Minute bei 115 Prozent und je 150 Sekunden Pause bei rund 45 bis 59 Prozent. Gefolgt von 4 Minuten bei 92 Prozent und 1 Minute bei 100 Prozent gegen Ende der Einheit

Ein Everest- und Bergauf-Trainings-Spezial mit Tipps, Reportagen, Trainingsplänen, Rekorden, Watt-Werten, Analysen und mehr finden Sie in der RennRad-Ausgabe 6/2021. Ein Trainings-Sonderheft mit zahlreichen Trainingsplänen liegt der Ausgabe 4/2021 gratis bei. Weitere aktuelle Trainingstipps: [www.radsport-rennrad.de/training](http://www.radsport-rennrad.de/training)

