

Bund Deutscher Radfahrer e. V.

# Das Trainingslager als Grundlage für erfolgreiches Radfahren am Beispiel des Team Milram (ProTour Team)

angefertigt von  
Ralf Grabsch  
Aldenrather Straße 2  
50354 Hürth

Themensteller: Dr. Peter Müller

**Abgabe: 01.11.2011**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Team Milram</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Das Trainingslager</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Aufbau des Trainingslagers und Einteilung der Fahrer</b>	<b>5</b>
4.1	Die drei Trainingsgruppen . . . . .	6
4.2	Der Tagesablauf . . . . .	9
<b>5</b>	<b>Fazit</b>	<b>10</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>12</b>
	<b>Anhang</b>	<b>13</b>

# 1 Einleitung

Da ich als Radprofi in der Zeit von 2006 - 2008 und auch als sportlicher Leiter (2009) sowie als Sportdirektor (2010) das Team Milram über 5 Jahre begleitet habe, werde ich in dieser Arbeit einen Einblick in dieses professionelle Radteam geben. Als sportlicher Leiter habe ich die Teamangelegenheiten organisiert, koordiniert und geplant. Als Sportdirektor war ich insbesondere für das Wettkampf- und Trainingsprogramm des Teams verantwortlich, das bedeutet, ich habe selbst das letzte Trainingslager geplant und war Ansprechpartner für alle Fahrer und das gesamte Personal, dementsprechend hatte ich in diesem Milram Jahr die komplette Verantwortung. Im Speziellen werde ich in dieser Arbeit darauf eingehen, wie Pro Tour Teams ihre Trainingslager aufbauen und sie erfolgreich durchführen. Auch sollen Sinn und Zweck von Trainingslagern verdeutlicht und die genauen Abläufe am Beispiel des Team Milram erläutert werden.

## 2 Team Milram

Das Team Milram existierte von 2006 bis 2010. Das Radsportteam übernahm die UCI-ProTour-Lizenz (UCI ist der Weltradsportverband „United Cycling International“) vom italienischen Team Domina Vacanze. Hauptsponsor der Mannschaft war die Marke Milram des in Bremen ansässigen Nordmilch-Konzerns, welcher Milchprodukte herstellt. Der Kader bestand in der Regel aus 21-25 Fahrern, die in den ersten beiden Jahren vorwiegend aus Deutschland und Italien kamen. Das Team fuhr 2006/2007 mit italienischer Lizenz, der Teamstandort befand sich in Norditalien in Bergamo.

Ab 2008 fuhr das Team unter deutscher Flagge, dadurch standen überwiegend deutsche Fahrer unter Vertrag. Der Teamstützpunkt verlagerte sich nach Dortmund. Während das Team 2006/2007 komplett auf die beiden Sprinter Petacchi und Zabel ausgelegt war, änderte sich mit der Standortverlegung ab 2008 auch die Struktur.

Mit einer neuen Organisationsstruktur, einem frischen und stark verjüngten Kader, klaren Zielsetzungen und einem weiterentwickelten Anti-Doping-Programm veränderte sich das Team umfassend. Der besondere Fokus lag auf der Nachwuchsförderung. Im Jahre 2009 wurde das bereits bestehende Anti-Doping-Programm nochmals erweitert.

Das Team löste sich zum 31. Dezember 2010 auf, da der Hauptsponsor den Vertrag nicht wieder verlängerte.

## Die ProTour und das ProTour Team

Da nun die grundlegenden Fakten zum Team Milram erwähnt wurden, sollen an dieser Stelle zum besseren Verständnis noch die Begriffe der „ProTour“ und des „ProTour Teams“ näher erläutert werden.

Mit der Einführung der UCI ProTour 2005 nahm die UCI eine Neueinteilung der Profiteams vor. Die besten 20 Radteams der Welt bildeten eine eigene Rennserie mit einem eigenen Punktesystem. Dieses Prinzip hat heute noch Bestand, nur der Name hat sich seit diesem Jahr 2011 auf WorldTour geändert. Für die ProTour Teams besteht das Recht und die Pflicht, an allen ProTour Rennen teilzunehmen. Die UCI vergibt bis zu 20 ProTour Lizenzen pro Jahr. Von einem Radsportteam müssen bestimmte Kriterien erfüllt werden, um eine der begehrten Lizenzen zu erhalten. Die Kriterien beziehen sich auf sportliche, ethische, finanzielle und administrative Grundlagen.

## 3 Das Trainingslager

Nach der Klärung der wichtigsten Begriffe soll nun näher auf das Trainingslager eingegangen werden, welches eine beliebte und sehr erfolgreiche Form des gemeinsamen Trainings darstellt.

Um sich kennenzulernen und den Teamgeist zu stärken, ist es ganz wichtig, dass alle Fahrer vor Beginn der neuen Radsportsaison während einer Trainingsphase einmal mindestens zwei Wochen gemeinsam arbeiten.

Durch das Rennprogramm im Jahr ist es in der Saison kaum möglich, alle Fahrer zu versammeln. Jedes Jahr kommen und gehen neue Fahrer ins Team. In einem Trainingslager können sich die Fahrer besser kennen lernen. Das Radmaterial wird noch einmal speziell angepasst und gerade auch beim Zeitfahrmaterial braucht man genug Zeit und gute Kenntnisse, um die Feineinstellungen vorzunehmen.

Da das komplette Team gemeinsam diese Zeit verbringt und jeder Ansprechpartner stets verfügbar ist, bieten sich solche Chancen und Möglichkeiten nur in einem Trainingslager, was dessen Zweck und Nützlichkeit schon zu Anfang erklärt.

Es bieten sich jedoch noch einige andere Vorteile, so kann das Team in so einem Trainingslager Pressetermine wahrnehmen, es gibt Zeit, um Fotos auf dem Rad in neuer aktueller

Bekleidung zu machen. Jeder Fahrer kann sich äußern, wenn es um die optimale Größe der Rennschuhe geht, die Rennbekleidung muss perfekt passen, Helme und Brillen müssen ordentlich sitzen. Die Fahrer werden vom Teamarzt medizinisch durchgecheckt und erhalten eine Einweisung über die ordnungsgemäße Einnahme von Medikamenten. Es werden Gespräche geführt, was man bei den Aufenthaltsdaten (jeder Fahrer muss im Vorfeld monatlich angeben, wo er sich aufhält), bei Dopingkontrollen für die Nationale Anti-Doping Agentur (Nada), Anti-Doping Administration and Management System (Wada) und UCI beachten muss. Die Fahrer werden über ihre Rechte und Pflichten bei Trainings- und Wettkampfkontrollen hingewiesen. Zusätzlich wird noch einmal besprochen, wie genau eine Urinkontrolle, eine Blutkontrolle und eine Zwischenversiegelung (selbstständiges vorausgesetztes Kontrollieren der Dichtigkeit der abzugebenden Fläschchen) abläuft.

Ein weiterer Vorteil des Trainingslagers ist die Möglichkeit für die Radsportler ihren Sport für zwei bis drei Wochen im Jahr vollkommen auszuleben. Dabei steht die Leistungsverbesserung im Vordergrund, die zu Hause unter alltäglichen Einflüssen nur schwerlich zu erreichen wäre, da in der Heimat eher selten die Umfänge gefahren werden können, die in einem Trainingslager möglich sind. Auch bringt die veränderte Umgebung neue Motivation in das häufig eher langweilige Training der Vorbereitungsperiode in immer gleicher Umgebung.<sup>1</sup>

Um ein Trainingslager durchzuführen, greift man häufig auf Mittelmeerländer zurück, da sie durch ihre klimatischen Verhältnisse für Trainingslager prädestiniert sind. Die Tagestemperaturen erreichen oft schon angenehme 20 Grad, so dass ein Training in kurzer Hose möglich ist.<sup>2</sup>

Abschließend soll noch erwähnt werden, dass auch die Kommunikation mit den Sponsoren im Trainingslager sehr wichtig ist, vor allem, da diese ebenfalls vor Ort sind, um sich ein Bild über ihr Team machen zu können.

## **Das Trainingslager des Team Milram 2010**

Das Trainingslager des Team Milram, welches nun detaillierter beschrieben werden soll, fand in Playa de Palma auf Mallorca statt. Das Team wohnte im Hotel Grupotel Playa de Palma Suites & Spa. 21 Fahrer, also alle Sportler, waren vor Ort (eine genaue Auflistung der

---

<sup>1</sup>vgl. Schmidt, Achim: Handbuch für Radsport, 3.unveränderte Auflage, Meyer&Meyer, Aachen 1998, Seite 109

<sup>2</sup>vgl. Schmidt: Handbuch für Radsport, Seite 109-110

anwesenden Fahrer ist im Tagesprogramm, welches im Anhang zu finden ist, aufgeführt). Das Management, bestehend aus dem Generalmanager und aus drei Assistenzmanagern, die für verschiedene Bereiche zuständig waren, drei sportliche Leiter, der Trainer, der Teamarzt, die Presseabteilung, vier Mechaniker, fünf Physiotherapeuten und der Sportdirektor waren anwesend. Außerdem waren zwei Materialwagen vorhanden, ein Kleinbus und ein Truck, in welchem das gesamte Material und die Trainingsverpflegung verstaut war und es Geräte zum Waschen der Bekleidung gab.

Fast das gesamte Team war vor Ort, einzig vier Mechaniker, drei Physiotherapeuten und der Teamkoordinator waren nicht zugegen. Diese Mitglieder waren zu der Zeit im Teamstützpunkt in Dortmund und arbeiteten dort an der Vorbereitung für die neue Saison.

## **4 Aufbau des Trainingslagers und Einteilung der Fahrer**

Beim Milram Trainingslager wurden die Fahrer in drei Gruppen eingeteilt. Die erste Gruppe war die Australien-Gruppe. Die Fahrer dort standen kurz vor ihrem ersten Renneinsatz, hatten im Vorfeld schon ein gemeinsames Trainingslager hinter sich und verfügten zum damaligen Zeitpunkt über ein hohes Leistungsniveau.

Die zweite Gruppe war die Frühjahrsklassiker-Gruppe. Auch diese Gruppe stand mitten im Training. Jeder hat sich im Vorfeld individuell mit seinen heimischen Trainingsgruppen in Schwung gefahren. Das Niveau der Fahrer war ordentlich, aber noch nicht so hoch wie das der Australien-Gruppe. Als dritte Gruppe sollen die Rundfahrer genannt werden. Auf Mallorca wurde in aller Ruhe das Training für diese Gruppe aufgebaut. Die Fahrer hatten Zeit, denn die Intensitäten waren nicht allzu hoch, sondern im Vordergrund stand das Grundlagenausdauertraining.

Kurz nach der Anreise wurde ein Meeting durchgeführt, in welchem über den Ablauf des Trainingslagers, speziell der Trainingstage, diskutiert wurde. Es wurde festgelegt, dass Dreier-Blocks gefahren werden sollen, also auf drei aufeinanderfolgenden Tagen hintereinander trainiert werden sollte. Bei 12 Tagen Trainingslager kamen drei Dreier-Blocks zustande. Am Anreisetag wurden locker die Beine eingefahren, denn durch den Flug bekommt fast jeder Fahrer schwere Beine. Zwischen den Trainingstagen, also in der freien Zeit, konnte jeder Fahrer entscheiden, ob er einen kompletten Ruhetag machen wollte um zu regenerieren oder ob er ein bis zwei Stunden locker aktiv die Beine ausfahren wollte. (Jeder Fahrer reagiert in dieser Beziehung unterschiedlich. Er kann selber entscheiden, was für ihn am besten ist.) Am Abreisetag wurde nicht mehr viel trainiert, da die Fahrer nicht „ausgepumpt“ ins Flugzeug

steigen sollten, denn während des Fluges steigt die Gefahr, dass sich die Fahrer aufgrund der Klimaanlage erkälten könnten.

## 4.1 Die drei Trainingsgruppen

Wie bereits erwähnt, wurden die Fahrer in drei Trainingsgruppen eingeteilt. Die Australien-Gruppe hatte schon das erste gemeinsame Trainingslager hinter sich, in welchem gezielt das Grundlagenausdauertraining absolviert wurde. Das bedeutet, dass lange Grundlageneinheiten absolviert wurden. „Der Trainingsbereich mit leichter Intensität zielt auf die Entwicklung der Grundlagenausdauer hin. Es wird der Fettstoffwechsel trainiert, der Kohlenhydratstoffwechsel wird ganz gering einbezogen. Das aerobe Leistungsvermögen soll erhöht werden. Der Grundlagenausdauerbereich hat eine sehr große Bedeutung und bildet die Basis, auf der die höheren Intensitäten aufgebaut werden können.“<sup>3</sup> Äerob bedeutet, eine Energieumwandlung unter Verwendung von Sauerstoff. Für die meisten Disziplinen im Radsport dient die aerobe Energiebereitstellung als wichtigster Stoffwechselweg, da er über sehr lange Zeiträume aufrecht erhalten werden kann, relativ hohe Energiemengen freisetzt und die beiden anaeroben Stoffwechselwege nach deren Ausschöpfung wieder nachspeist und regeneriert. Im aeroben Stoffwechsel werden Fette und Kohlenhydrate als so genannte Substrate verbrannt oder oxidiert.“<sup>4</sup> Dieses Grundlagenausdauertraining wurde zusätzlich mit einem gezielten Training zur Verbesserung der Kraftausdauer kombiniert. Im aktuellen Trainingslager wurden die vorhandenen Grundlagen weiter ausgebaut. Als spezielle Trainingsmittel wurden das Intervalltraining und das Training zur Verbesserung der Schnellkraft und Antrittsfähigkeit genutzt, welche oft genutzte Trainingsmethoden sind.<sup>5</sup>

Um die Tempohärte für den anstehenden Wettkampf zu simulieren, ist das Motortraining sehr wichtig. Bei dieser Trainingsform folgt die Radgruppe einem Roller oder einem Motorrad. „Training im Grundlagenausdauerbereich kann auch mit Motorführung (Motorrad/Mofa) durchgeführt werden. Wichtig ist dabei, dass die biologischen Steuerparameter des Grundlagenausdauertrainings (Herzfrequenz und Laktat) eingehalten werden.“<sup>6</sup> Hinzu kommt das Wechseltraining, beziehungsweise die Wechselmethode und das Fahrtspiel, bei dem man den Wettkampf nachgestalten kann. Zum Beispiel wird ein Berg schnell/zügig hochgefahren, das Tempo wird bis in den anaeroben Bereich erhöht. Oben angekommen, wird bei niedriger In-

---

<sup>3</sup>Lindner, Wolfram: Radsporttraining - Methodische Erkenntnisse, Trainingsgestaltung, Leistungsdiagnostik, 5. überarbeitete Auflage, BLV Buchverlag GmbH&Co.KG, München 2005, Seite 31

<sup>4</sup>Schmidt, Achim: Das große Buch vom Radsport, Meyer & Meyer Verlag, Aachen 2007, Seite 432

<sup>5</sup>vgl. Schmidt: Das große Buch vom Radsport, Seite 164 -172

<sup>6</sup>Lindner Seite 34

tensität weitergefahren. „Als anaerobe Glykose wird die Energiefreisetzung ohne Sauerstoff bezeichnet. Bei diesem Stoffwechselweg fällt Laktat (Salz der Milchsäure) an, [...]. Die Laktatkonzentration übersäuert die Muskulatur, lässt bei schwerem Tritt die Beine schmerzen und zwingt schließlich zum Belastungsabbruch.“<sup>7</sup>

Auf dem Berg haben die Fahrer auch spielerisch das Motorik-Training eingebaut, das Training mit hoher Trittfrequenz, also mit leichten Übersetzungen.<sup>8</sup> Die Gesamttrainingsumfänge waren für diese Gruppe nicht mehr extrem lang, denn es wurde maximal sechs Stunden trainiert.

Die Klassiker-Gruppe hatte ihren ersten wirklichen Höhepunkt Mitte März mit Mailand-San Remo. Dieses Rennen stellte den Auftakt-Ein-Tages-Klassiker der Pro Tour Serie dar. Das Rennen geht über etwa 300 Rennkilometer.

Wichtigster Ansatzpunkt für die „Klassiker“ ist die Erweiterung und Erhöhung des Grundlagenausdauertrainings. Das bedeutet, dass die aerobe Kapazität weiter erhöht werden soll. Bei richtiger Anwendung und Beibehaltung von aeroben Stoffwechselbedingungen kommt es zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit.<sup>9</sup> Dieses Training wird zusätzlich verbunden mit dem Einbauen der Kraftausdauer am Berg. Das Training dieser Gruppe wurde abwechselnd flach, wellig und bergig gestaltet. Bei diesen extrem langen Trainingseinheiten wurde am Ende des Trainingstages zusätzlich das Motortraining mit eingebaut. Zur Begleitung dieser Gruppe wurde ein Materialwagen eingesetzt, die Fahrer haben gerade hierfür das Training hinter dem Auto als Motorik-Training genutzt. Die Umfänge während des Trainings lagen bei bis zu acht Stunden. Diese Trainingsphasen fanden nur im aeroben Trainingsbereich statt.

Bei der Rundfahrer-Gruppe hat das Ausdauertraining oberste Priorität. Hier steht ganz besonders die Dauertrainingsmethode im Vordergrund. „Die Dauertrainingsmethode bildet im Radsport besonders in der Vorbereitungsperiode die Haupttrainingsmethode, da sie aerobe Kapazität und die Regenerationsfähigkeit bei entsprechend geringer Intensität verbessert. Die Belastungsdauer sollte über einer Stunde liegen und kann Werte von 5-8 Stunden erreichen. Pausen sind nicht vorhanden. Die Trainingsintensität ist entweder gleich bleibend hoch oder schwankt innerhalb eines geringen Spektrums.“<sup>10</sup> Bei geringerer Intensität wurde gerade in dieser Vorbereitungsperiode die Verbesserung der Grundlagenausdauer angestrebt.

---

<sup>7</sup>Schmidt: Das große Buch vom Radsport, Seite 434

<sup>8</sup>vgl. Schmidt: Das große Buch vom Radsport, Seite 178-183

<sup>9</sup>vgl. Lindner Seite 34

<sup>10</sup>Schmidt: Das große Buch vom Radsport, Seite 178

Diese Trainingsform ist nicht besonders spektakulär, da das Training ohne besondere Akzente abgespult wird, aber für die weitere Entwicklung entscheidend ist.

Der gezielte Aufbau der Grundlagenausdauer ist einer der wichtigsten, wenn nicht sogar der wichtigste Bestandteil des Trainings. Die Rundfahrer-Gruppe war in jedem Gelände unterwegs, ob flach, wellig oder bergig, es wurde überall trainiert, um den Körper an alle Terrains gewöhnen zu können und um Abwechslung in den Trainingsalltag zu bringen. Auch hier wurde an manchen Tagen zum Abschluss des Trainings das Motortraining in lockerer Form für die Fahrer hinter dem Auto mit eingebaut. Der Schwerpunkt dieser Trainingsgruppe war die hohe Trittfrequenz bei unterer Intensität. Das Tagespensum der Rundfahrer lag bei bis zu sieben Stunden, wie bei der Klassiker-Gruppe wurde auch hier nur im aeroben Bereich trainiert. Die Rundfahrergruppe hatte im aktuellen Trainingslager ein Leistungsniveau von etwa 60 - 75% erreicht. In diesem Trainingslager sollte das Niveau gehalten und auch leicht verbessert werden. Da diese Gruppe ihren Höhepunkt mit den großen Rundfahrten hat, die immer im April mit der achttägigen Baskenlandrundfahrt beginnen, muss im Dezember noch kein höheres Leistungsniveau angestrebt werden.

Aus der Trainingswissenschaft kann man entnehmen, dass durch strukturiertes, aufgebautes und geplantes Training bei gewissenhafter Einhaltung eine hohe Leistungsfähigkeit möglich ist.<sup>11</sup> Man muss wissen, dass jeder Sportler unterschiedlich auf ein und den gleichen Trainingsreiz reagieren kann. Deswegen ist es sehr wichtig, dass die Sportler, die im Training mit dem SRM- oder Polarsystem (Geräte zur Trainings- auch Wettkampfsteuerung, sie bieten die effektivste Möglichkeit zur Leistungsmessung, Verbesserung der Trainingsqualität und Leistungsfähigkeit) unterwegs sind, sich gezielt nach ihren Werten richten und diese selber steuern. Natürlich ist dies im Gruppentraining nicht immer machbar, aber jeder Fahrer kann sich, wenn die Werte zu extrem abweichen, nach Absprache mit dem sportlichen Leiter oder Trainer von der Gruppe absetzen. Nach dem Training wurden die Werte jedes Sportlers komplett ausgewertet und analysiert, damit am folgenden Trainingstag entschieden werden konnte, wie das nächste Training aufgebaut werden sollte. Basierend auf den regelmäßigen Daten während des Trainings lassen sich die Trainingsbelastungen mit den bestimmten Werten jedes einzelnen Sportlers festlegen.

Anhand jahrelanger Erfahrungen zeigt sich, dass durch eine individuelle Trainingsauswertung die effektivste Trainingsbelastung für jeden Sportler ermittelt werden kann, was eine Optimierung und Perfektionierung der persönlichen Trainingspläne ermöglicht.

---

<sup>11</sup>vgl. Lindner Seite 24-26

## 4.2 Der Tagesablauf

Da der gesamte Aufbau des Milram Trainingslagers nun näher erläutert wurde, wird eine konkrete Tagesplanung angeführt, um einen Eindruck für die perfekt aufeinander abgestimmte Organisation der Abläufe entstehen zu lassen.

Nach dem individuellen Aufstehen wurden feste Termine angesetzt. Morgens wurden die Fahrer in zwei Gruppen eingeteilt, jedoch unabhängig von den Gruppen, die während des Radtrainings zusammen trainieren sollten.

Um 7.50 Uhr traf sich die erste Gruppe vor dem Hotel zum täglichen Entspannungsspaziergang. Das war ein lockeres Relaxing, ohne Stress, jeder konnte sich austauschen, wie zum Beispiel der vorangegangene Trainingstag abgelaufen ist oder auch welches Thema anfällt oder aktuell ist. Die zweite Gruppe traf sich zur selben Zeit im eigens eingerichteten Gymnastikraum. Dort wurde das Core-Training absolviert, welches auf die Stärkung von Körper und Geist basiert. Dieses Training ist angelehnt an das Fitnessprogramm vom Amerikaner Mark Verstegen, dem Fitnesstrainer, der unter anderem die Fußball-Nationalmannschaft trainiert hat. Das Programm wurde entwickelt, um eine größere natürliche Beweglichkeit zu gewinnen, außerdem soll damit das Gleichgewicht und die Stabilität erhöht werden. Das Training stellt ein Ganzkörpertraining dar.<sup>12</sup>.

Um 8.10 Uhr wurden die Gruppen getauscht, und das Programm wurde gewechselt, danach gab es ab 8.30 Uhr Frühstück. Ab 10.00 Uhr hatte jeder Fahrer die Möglichkeit, Veränderungen am Rad vorzunehmen, die Mechaniker standen für alle Fahrer bereit. Um 10.05 Uhr folgte die Ansprache vom Sportdirektor, in welcher noch einmal der Tagesablauf, die zu fahrenden Strecken und die Dauer des Radtrainings erläutert wurden. Direkt danach wurde das Training gestartet. Ab etwa 14.30 Uhr erfolgte die Ankunft der Trainingsgruppen. Alle Fahrer hatten die Möglichkeit, eine leichte Nahrung zu sich zu nehmen.

Die Nachmittagsgestaltung des Programms war stets sehr vielfältig, so gingen einige Fahrer zur Massage, andere nahmen auf freiwilliger Basis am zusätzlichen Core-Training teil. Die Massage fand täglich statt. Sie ist ein wichtiger Bestandteil bei der Regeneration der Sportler, besonders die Beine, der Rücken und der Nackenbereich werden je nach Vorlieben der Sportler bearbeitet. Zusätzlich besuchte der Teamarzt die einzelnen Fahrer, um sich nach deren Wohlbefinden zu erkundigen. Währenddessen wertete der Trainer die SRM oder Polar-Systeme jedes einzelnen Fahrers aus, um festzustellen, wie das Training eines jeden Fahrers von der Theorie in die Praxis umgesetzt wurde.

---

<sup>12</sup>vgl. Verstegen, Mark: Core Performance, riva Verlag, München 2006, Seite 11-15

Auch die Presseabteilung bekam die Zeit, gezielt mit den Sportlern zu sprechen, da die Arbeit mit den Medien notwendiger Grundstein des Radsportes ist. Auch die Wettkampfplanung für die kommende Saison wurde mit dem Sportdirektor im Einzelgespräch abgestimmt. Solche Gespräche sind grundsätzlich immer sehr zeitaufwendig. Um 19.30 Uhr fand das gemeinsame Abendessen statt. Auf diese gemeinsame Veranstaltung wurde sehr viel Wert gelegt, da Fahrer und Personal nur einmal am Tag alle zusammen sein konnten. Dieses gemeinsame Abendessen bot allen noch einmal die Möglichkeit, sich in angenehmer Atmosphäre auszutauschen.

Um diese gruppeninternen Prozesse nicht zu stören und um intensive und konzentrierte Auseinandersetzungen zu ermöglichen, galt während allen Mahlzeiten ein Telefonverbot. Dadurch wurde den Teammitgliedern zusätzlich ein ungestörtes Essen in ruhiger Atmosphäre garantiert. Verstöße gegen diese Regel wurden mit einer Geldstrafe in die Mannschaftskasse „geahndet“. Diese Einnahmen wurden später für einen wohltätigen Zweck gespendet.

Nach dem Abendessen hatte das gesamte Team grundsätzlich Freizeit. Viele Fahrer nutzten diese Zeit häufig, um im Internet zu surfen oder zu telefonieren. Bis 23.00 Uhr konnte jeder Fahrer seine Zeit individuell nutzen, danach galt die allgemeine Nachtruhe, denn auch ein geregelter Schlafrythmus und die damit verbundene Ruhephase für den Körper ist zur Wahrung eines guten und ausgeglichenen Allgemeinzustandes von großer Bedeutung.

## 5 Fazit

Zum Ende dieser Arbeit ist es nun jedem möglich, sich ein Bild darüber zu machen, dass ein Trainingslager in einem professionellen Radteam stark strukturiert ist. Hier kann nicht gerade vom aktiven Urlaub gesprochen werden, da viele Termine angesetzt sind, die eingehalten werden müssen. Da die Zeit begrenzt ist, erfordert jeder einzelne Tag höchste Disziplin von allen Beteiligten. Um es Fahrern und Personal zu vereinfachen, jeden Tag geordnet anzugehen, wurde jeden Abend von der sportlichen Leitung ein neuer Tagesplan entwickelt, um die Tagesgeschehnisse genau zu strukturieren. Solche Pläne sind besonders wichtig, da alle schon im Vorfeld wissen, was auf sie zukommt und welche Termine wann einzuhalten sind. Wie bereits erwähnt, befindet sich ein solcher Tagesplan im Anhang.

Abschließend lässt sich festhalten, dass es ein enormer Aufwand ist, ein komplettes Trainingslager zu organisieren und zu koordinieren. Außerdem gibt es keine effektivere Methode,

um bei den Sportlern eine solch große Leistungssteigerung zu bewirken als im Trainingslager. Daher zahlt es sich im Endeffekt aus, diese Arbeit zu investieren. Auch lässt sich beobachten, mit welchem Herzblut und Einsatz die Profis jeden Tag aufs Neue an ihre Aufgaben herangehen.

Aber nicht nur die Fahrer sollte man dabei in den Vordergrund stellen, sondern auch das gesamte Personal, da diese Tag für Tag alle Dinge vorbereiten und am Abend nachbereiten müssen.

Demnach lässt sich festhalten, dass der Profifahrer allein keine Chance hätte, denn hinter jedem Fahrer steht ein perfekt organisiertes Team. Obwohl man Erfolg nicht bis aufs „I-Tüpfelchen“ planen kann, gibt es doch die Möglichkeit, mit optimaler Vorbereitung und guter Zusammenarbeit den Fahrern ein Trainingslager zu bieten, in welchem die grundlegenden Voraussetzungen für die neue Saison geschaffen werden können.

Nicht zu vergessen bleibt jedoch die Tatsache, dass der Sieg nicht immer nur vom Können des einzelnen Fahrers oder seines gesamten Teams abhängig ist, sondern immer auch ein wenig Glück über den Ausgang eines Rennens entscheidet.

## Literaturverzeichnis

Lindner, Wolfram: Radsporttraining - Methodische Erkenntnisse, Trainingsgestaltung, Leistungsdiagnostik, 5. überarbeitete Auflage, BLV Buchverlag GmbH&Co.KG, München 2005

Schmidt, Achim: Das große Buch vom Radsport, Meyer & Meyer Verlag, Aachen 2007

Schmidt, Achim: Handbuch für Radsport, 3.unveränderte Auflage, Meyer&Meyer, Aachen 1998

Verstegen, Mark: Core Performance, riva Verlag, München 2006

# Anhang