

ROADBIKE

Eurobike

**Neue Räder,
Trends & Produkte**
von der weltgrößten
Fahrradmesse

SCHUTZENGE

Smarte Technik, die das Rennradfahren sicherer macht

TOUR DE FRANCE

- **10 ganz besondere Anstiege** der diesjährigen Tour: Nachfahren dringend empfohlen!
- **Tour der Frauen**
Warum die Austragung dieses Jahr noch spannender wird

SPRINT-TRAINING

Schneller am Ortsschild – mit den Tipps von Marcel Kittel

TEST: RADTRÄGER

Verreisen mit Rad und Auto?
Nicht alle Modelle überzeugten

Neues Rennformat für alle

ROADBIKE am Start beim
Rad Race 120 im Allgäu



IM TEST: DIE RENNÄDER DER PROFI-TEAMS

DIE BESTEN DER WELT

- **BMC** Teammachine SLR01
- **CANYON** Aeroad CFR
- **CERVÉLO** S5 ■ **COLNAGO** V4Rs
- **CUBE** Litening Air C:68 ■ **GIANT** Propel Advanced SL ■ **MERIDA** Scultura Team
- **SCOTT** Foil RC Pro ■ **SPECIALIZED** S-Works Tarmac SL7 ■ **TREK** Madone SLR 9

Deutschland: 6,90 €
Österreich: 7,80 € Schweiz: 11,00 sFr.
Belgien: 9,20 € Italien: 9,50 €
Spanien: 9,50 € Frankreich: 9,50 €



Jetzt
probieren!

Erfrischend herb im Geschmack.



NEU
0,5 l



NEU
STUBBI®

Bitte ein Bit



Alexander Walz,
Chefredakteur

Good News

Das Angebot an neuen Rennrädern auf der Eurobike 2023 war überschaubar – trotz einer Rekordzahl von 1900 Ausstellern.

Spannende Neuheiten gab es dennoch zu bestaunen, etwa die von Sram kurz vor der Messe präsentierten neuen Apex-Schaltgruppen (S. 26): Die AXS-Varianten machen elektronisches Schalten (noch) erschwinglicher und, Mechanik-Fans freuen, die 12-fach-Apex gibt's auch als „Mechanical“ – allerdings nur mit einem Kettenblatt für den Gravel-/Allroad-Einsatz. Dass auch Shimano an „12-fach mechanisch“ arbeitet, ist spätestens seit der Eurobike kein Geheimnis mehr. Ein Aussteller zeigte „versehentlich“ ein Rennrad mit neuer mechanischer 105-Gruppe: mit 12-fach-Kassette und 2-fach-Kettenblatt. Von Shimano gab es dazu zwar keinen offiziellen Kommentar, dass es bis zur Markteinführung nicht mehr ewig dauern wird, dürfte aber klar sein. Was es sonst zu sehen gab? Viele Gravel- und E-Bikes, oft auch beides in Kombination. Und: Die Produktionskapazitäten für Komponenten und Räder in Europa werden zunehmend aufgestockt, Simplon etwa produziert bereits Carbon-Rahmen in Portugal. Schön, dass das Thema Nachhaltigkeit für die meisten Rad- und Zubehörhersteller inzwischen mehr ist als ein Marketing-Begriff.



Hinter den ROADBIKE-Kulissen



Auf der Alb
ROADBIKE am Start bei der Premiere der Everve-Gravel-tour auf der Schwäbischen Alb: 120 abwechslungsreiche Kilometer, top Verpflegung, starkes Programm. Wir kommen wieder!



Im Allgäu
Deutlich mehr Höhenmeter als auf der Alb mussten Moritz Pfeiffer und Sebastian Hohlbaum bei der Erstausstragung des Rad Race 120 bezwingen. Was sie dabei erlebt haben? S. 84.



Im Test
Unsere Foto-Crew um Emilia Welte (r.) und Jakob Heni war fasziniert von den Toprennern der Profi-Teams. Dass diese Boliden nicht nur optisch viel zu bieten haben, zeigt der Test ab S. 32.

ROADBIKE

aufs Tablet oder Smartphone:

Die Einzelausgabe gibt's für 4,99 €, das Jahresabo (zehn Ausgaben) für 41,49 €. Print-Abonnenten bekommen eine Ausgabe schon für 1 €, im zusätzlichen digitalen Abo kosten zehn Ausgaben nur 10 €. Eine Leseprobe im App-Store gibt's gratis. ▶▶ www.roadbike.de/digital

Besucht uns auch online auf roadbike.de und folgt uns unter:



roadbike.de/podcast



@RoadBIKE magazin



@roadbike.magazin



@RoadBIKE.magazin

Code scannen und Abo-Shop besuchen:



Inhalt

08/2023



100



84



68



32

Vom Feinsten: Die besten Profi-Teams fahren, klar, das beste Material. Wir haben zehn dieser High-End-Renner getestet.



Smarte Helfer

50

Räder & Teile im Test

PROFI-RENNER Seite 32

Canyon	Aeroad CFR Di2
Cervélo	S5 Red eTap AXS
Giant	Propel Advanced SL
Merida	Scultra Team
Scott	Foil RC Pro
Trek	Madone SLR9 AXS Gen 7
Specialized	S-Works Tarmac SL7 Dura-Ace Di2
BMC	Teammachine SLR 01 LTD
Colnago	V4Rs
Cube	Litening Air C:68 SLT

AUTO-HECKTRÄGER Seite 44

Atera	Genio Pro Advanced
Eufab	Premium II
Menabo	Alcor 2
MFT	Compact 2e+1
Norauto	E-Fit 200-2
Oris	Tracc
Uebler	F24

1000-KM-TEST Seite 56

Votec	VRC Pro
--------------	---------

TESTSTRECKE Seite 92

Sigma	ROX 12.1 Evo (GPS-Computer)
Assos	Equipe R Bib Shorts S9
Yeti	Hopper Flip 12 (Kühlbox)
Specialized	S-Works Mondo (Reifen)
Sweet Protection	Falconer Aero 2Vi Mips
Silca	Sealant Remover (Reiniger)
Dos Caballos	Ultimate Comfort Bib (Frauenradhose)
Keego	Twist Dark Matter & Fidlock Base (Trinkflasche & Halter)
Fizik	Tempo Aliante R3 (Sattel)

Intro

12 | Tech-Check

Neue Technologien, die derzeit im Profisport für Furore sorgen.

14 | Ich frage für einen Freund

Kann ich meine Radhose zweimal anziehen, bevor ich sie wasche?

18 | Kurzinterview: Carolin Schiff

Die Deutsche gewann das legendäre Unbound Gravel in den USA.

20 | Events

Empfehlungen der Redaktion für tolle Touren & Veranstaltungen im Sommer.

Test & Technik

24 | Eurobike-Neuheiten

Auf der weltgrößten Fahrradmesse gab's auch für Rennradfahrer einiges zu sehen.

32 | Test: Die Räder der Profis

Die Besten der Welt versammelt in einem Test: Auf diesen Boliden fahren die Top-Teams um Siege und Platzierungen.

44 | Test: Radträger fürs Auto

Mitfahrgelegenheit fürs Rennrad gesucht? Wir haben mit auto, motor und sport Radträger für die Anhängerkuppelung getestet. Nicht alle überzeugten.

50 | Service: Smarte Helfer

Clever & smart: Digitale Gadgets, die das Rennradfahren sicherer machen.

56 | 1000-Kilometer-Test

Der Allround-Renner Votec VRC Pro musste sich unter anderem auf den Pavés bei Paris-Roubaix beweisen.

92 | Teststrecke

Sigas neuer GPS-Computer ROX 12.1 Evo im ersten Praxistest. Plus: Bekleidung, Parts und Zubehör im ROADBIKE-Check und -Dauertest.

Ratgeber & Fitness

64 | Radsport mit Hörminderung

Worauf Rennradfahrer*innen mit Hörminderung achten sollten und welche Hörgeräte beim Sport sinnvoll sind.

68 | Fitness: Sprint-Training

Schneller beim Ortsschildersprint – mit diesen Tipps von Marcel Kittel hängst du deine Mitfahrer*innen locker ab.

74 | Werkstatt: Sitzposition

Du möchtest auf allen Rädern in der gleichen Haltung sitzen? So überträgst du deine Idealposition im Handumdrehen.

78 | Kaufberatung: Unterhemden

Oft unterschätzt, ist das Base Layer beim Radfahren ein Thema, das immer wieder Fragen aufwirft. Hier gibt's Antworten.

Reise & Reportage

84 | Rad Race 120

Ein neues Rennformat für Jedermann und -frauen feierte im Allgäu Premiere. Auch ROADBIKE war am Start.

100 | Berge der Tour de France

Die Frankreich-Rundfahrt trumpft dieses

Jahr mit einigen außergewöhnlichen Anstiegen auf. Zehn Tipps zum Nachfahren.

Szene

6 | Rennradmomente

Grund zur Freude oder Drama? Im Radsport liegt beides oft dicht beisammen.

22 | Community

ROADBIKE-Leser Tobias Geissler unterwegs auf der Route des Grandes Alpes. Vorgestellt: Jürgen Jakob.

60 | Tour de France Femmes

Dieses Rennen verspricht spannend zu werden: Die Favoritinnen und die Strecken-Highlights der Frauen-Tour 2023.

In jedem Heft

Leserpost	112
Vorschau/Impressum	113
Meinung	114

Titelfoto: Björn Hänsler **Fahrerin und Fahrer:** Emilia Welte, Jakob Heni





Dicht gedrängt feierten Tausende Fans ihre Stars bei der 110. Tour de France.

K

Kommt die Tour de France zu Besuch, herrscht wohl in jeder Region der Welt Partystimmung. Das Baskenland gilt ganzjährig als Radsport-Mekka - und mit dem Grand Départ zur 110. Tour de France bestätigten die unzähligen Zuschauer am Streckenrand, dass die Organisatoren ein gutes Händchen für den Auftakt zur 2023er-Tour hatten. Tausende Fans säumten in mehreren Reihen hintereinander stehend die Etappenorte Bilbao, Vitoria-Gasteiz oder San Sebastián - oder sie pilgerten zu den kleinen, aber steilen Anstiegen, die die Streckenplaner in den Parours im Norden Spaniens eingebaut hatten. Teils in Einerreihe zwängte sich das Peloton durch die feiernde Meute, die sich auch vom regnerischen Wetter nicht davon abhalten ließ, den Grand Départ lautstark und gebührend zu feiern. Typisch Baskenland eben ...

- 📷 A.S.O. / Pauline Ballet
Getty Images / Jasper Jacobs
- 📍 Vitoria-Gasteiz, Spanien

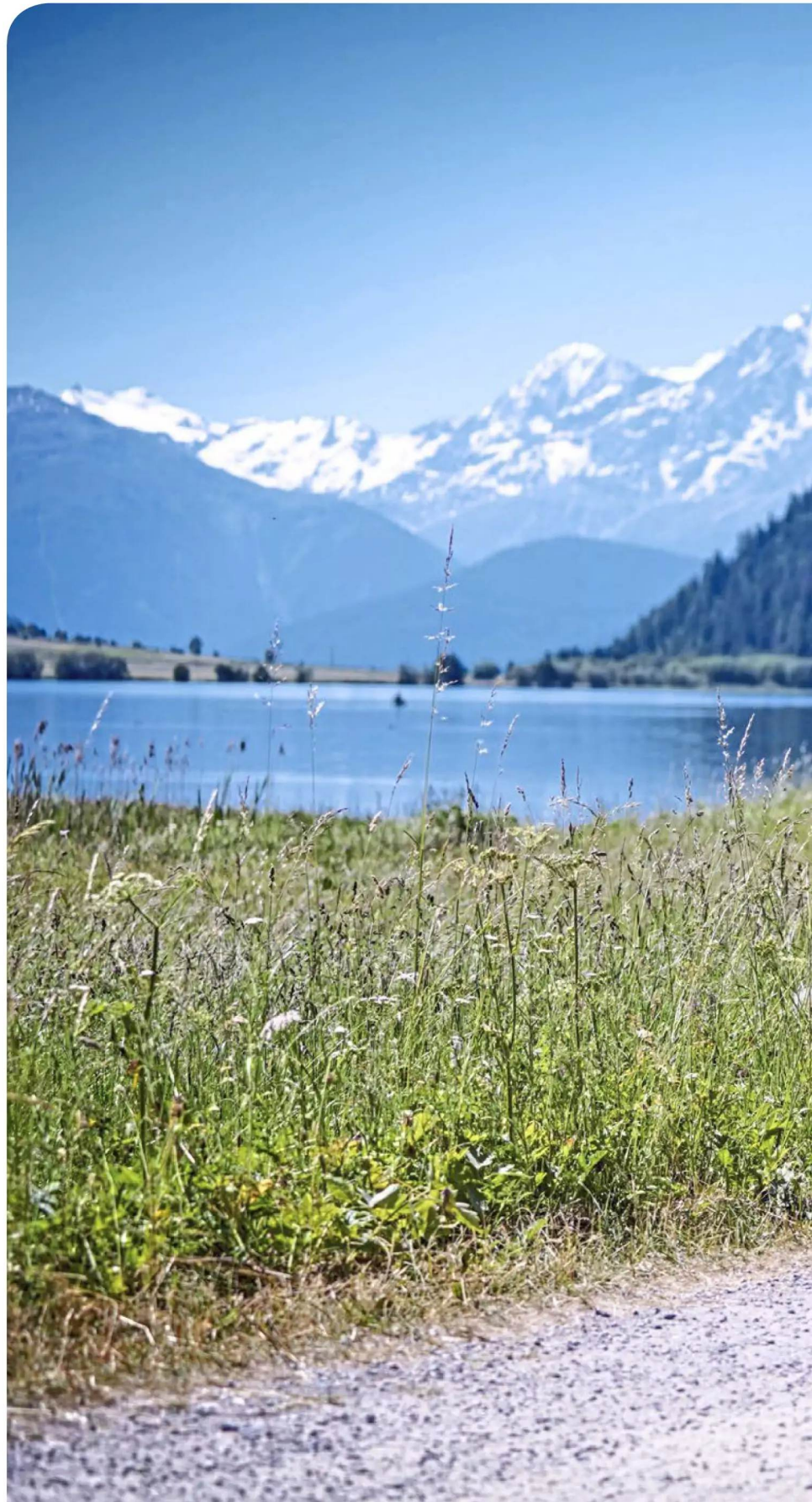


Moritz Pfeiffer

Von Platz 1 beim Dreiländergiro direkt aufs Cover von ROADBIKE: unsere langjährige Fotofahrerin Emilia Welte.

B

Berge, schneebedeckte Gipfel, tiefblaue Seen. Sattgrüne Wiesen und dunkle Wälder. Staunen über die Schönheit der Natur. Zweifel, Schmerzen, am Ende womöglich ein Triumph – wenn auch vielleicht nur über sich selbst. Der Radsport liefert Bilder und Emotionen, die man nicht vergisst. Aus eigener Kraft erstrampelt – manchmal locker, manchmal hart erkämpft. Für Redakteur Moritz Pfeiffer sind es Momente wie dieser unlängst beim Dreiländergiro, die die Faszination Rennrad ausmachen: Nach den legendären 48 Kehren des Stilfser Jochs ging es vor grandioser Kulisse am Haidersee entlang Richtung Reschenpass und zurück nach Nauders. Übrigens: Eine Reportage, was ehrenamtliche Helferinnen und Helfer leisten, um bei einem Radmarathon Tausenden Menschen solche Momente zu ermöglichen, gibt's in der kommenden Ausgabe.

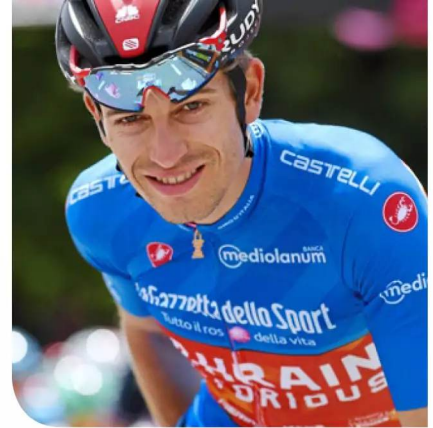


📷 Sportograf

📍 Haidersee, Italien







Gino Mäder: Sein tragischer Tod erschütterte die Radsportwelt.

B

Bei der Tour de Suisse 2023 rückte das sportliche Geschehen in den Hintergrund, nachdem Gino Mäder (oben) auf der 5. Etappe in der Abfahrt vom Albulapass bei hoher Geschwindigkeit einen Abhang hinabstürzte und tags darauf seinen Verletzungen erlag. Die Organisation neutralisierte daraufhin den sechsten Abschnitt, die Fahrer legten stattdessen eine 20 Kilometer lange Gedenkfahrt zu Ehren des 26-jährigen Schweizer zurück. Auch für die 7. Etappe einigten sich die Fahrer darauf, nur die letzten 25 Kilometer als Rennen auszutragen. Mit einer unwiderstehlichen Attacke setzte sich Weltmeister Remco Evenepoel (links) ab und widmete den Etappensieg seinem verstorbenen Fahrerkollegen. Tags darauf ging die Rundfahrt zwar auf Wunsch von Mäders Familie wie geplant zu Ende – doch niemandem war nach Feiern zumute.

📷 Getty Images / Stuart Franklin
Getty Images / Dario Belingheri

📍 Weinfelden, Schweiz



SRAM 1-fach-Antrieb

Wout van Aert verzichtete bei Mailand–Sanremo und Paris–Roubaix auf das kleine Kettenblatt – und wurde jeweils Dritter. Sein Jumbo–Visma-Teamkollege Primož Roglic setzte auf den entscheidenden Bergetappen des Giro d'Italia ebenfalls auf nur ein Kettenblatt – in Kombination mit Srams XPLR-Gravel-Schaltwerk. Laut Hersteller sparte der Slowene dabei 79 Gramm – und kurbelte mit 42×44-Übersetzung zum Giro-Sieg.



Tech-Check

Mit diesen neuen Technologien waren die Profis im Frühjahr 2023 bei einigen Rennen am Start.



CLASSIFIED Powershift-Nabe

Nur mit einem 62er-Kettenblatt stand Victor Campenaerts bei den Klassikern am Start. Der Belgier setzte außerdem auf Classifieds Powershift-Nabe, die auf ein „virtuelles“ kleines Kettenblatt umschalten kann. Vorteile laut Campenaerts: Schalten unter Vollast, weniger Gewicht, bessere Aerodynamik – und eine höhere Antriebseffizienz.



SCOPE Atmoz Luftdruck-System

Der richtige Reifendruck entscheidet beim Kopfsteinklassiker Paris–Roubaix maßgeblich mit über den Erfolg. Praktisch also, wenn sich der während der Fahrt auf Knopfdruck am Lenker verändern lässt. Das Team DSM setzte bei der „Königin der Klassiker“ auf das Atmoz-System von Laufradsponsor Scope. Ein Reservoir an der Nabe wird vorab mit Luft befüllt und erlaubt so das „Aufpumpen“ zwischen den Pavés. Pro Sekunde gibt's 0,5 Bar mehr oder weniger. Der anliegende Druck wird auf der Head Unit ausgewiesen. Preis: 4000 Euro.





WOUT VAN AERT / S5 Make your move.

cervélo

ICH FRAGE
FÜR EINEN
FREUND ...

Was du schon immer wissen wolltest, dich aber nie getraut hast zu fragen.

„Nur kurz getragen: Kann ich die Radhose noch mal anziehen?“

„Grundsätzlich gilt die Regel, eine Radhose nach jedem Einsatz zu waschen, um Schweiß, Schmutz oder Creme-rückstände zu entfernen. Denn diese begünstigen Entzündungen sowie Wundscheuern und schaden bei ungewaschener Zweitnutzung auch dem Stoff. Deshalb sollten die Bibshorts selbst nach kurzer Tragedauer in die Wäsche wandern, da die bakterielle Belastung des Polsters schon nach wenigen Minuten ausreicht, um die genannten Probleme zu begünstigen. Das Sitzpolster und die Haut sollten vor dem Anziehen immer trocken sein, damit Bakterien und Pilze keine Chance haben.“



Sabine Brookman-May ist Professorin an der LMU München, Urologin und fährt Rennrad.

TIPP 1: ZWEITE BIBSHORTS

Wer mit dem Rad zur Arbeit pendelt, sollte sich idealerweise eine Ersatzhose einpacken und diese zum Feierabend für den Heimweg anziehen.

TIPP 2: HANDWÄSCHE

Kein Platz für eine Ersatzhose? Dann wasche Hose und Sitzpolster direkt nach der Fahrt lauwarm aus und lass die Bib gut trocknen.

TIPP 3: UNTERWÄSCHE/DESINFEKTIONS-SPRAYS MEIDEN!

Unter eine Radhose gehört auch auf kurzen Strecken keine Unterwäsche! Außerdem schaden Desinfektionsmittel dem Polster und reizen die Haut. Also entweder waschen – oder eine frische Bib anziehen.

Dich treibt ein anderes Thema um? Schreib uns unter: leserservice@roadbike.de, dein Name wird natürlich nicht veröffentlicht ...

ZURÜCK AUF DAS RAD

Als Markenbotschafterin fährt Ex-Bahnrad-Star Kristina Vogel künftig ein Handbike von HP Velotechnik.



Erstmals seit ihrem schweren Trainingsunfall 2018 ist die ehemalige Bahnrad-Weltmeisterin und Olympiasiegerin Kristina Vogel wieder Rad gefahren. Bei einer öffentlichen Übergabefeier im Rahmen der weltgrößten Fahrradmesse Eurobike überreichte der Liegeradhersteller HP Velotechnik der Erfurterin ein Trike Scorpion fs 20. Das kippstabile, vollgefederte Handbike ist mit dem zum Patent angemeldeten Handantrieb „Hands-On-Cycle“ der hessischen Manufaktur ausgestattet. „Ich kann gar nicht sagen, wie glücklich ich bin, wieder Fahrrad zu fahren. Ich habe nach der langen Zeit meine Leidenschaft doch wieder entdeckt“,

gestand die 32-Jährige nach der ersten Fahrt über das Messengelände. Vogel war nach einem schweren Zusammenprall beim Training auf der Cottbusser Radrennbahn im Juni 2018 zunächst ins künstliche Koma versetzt worden und ist seitdem querschnittsgelähmt. Zur Unterstützung der Armkraft ist das Bike der elfmaligen Weltmeisterin mit einem E-Antrieb ausgestattet, der bis 25 km/h aushilft. Außerdem können bis zu 25 Kilogramm Gepäck zugeladen werden. Als Reminiszenz an ihre Zeit als Rennradsportlerin spendierte Vogels früherer Ausrüster Shimano eine elektronische XTR Di2-Schaltung.

More Health. More Life.

**Wie Rückenwind.
Nur immer.
Dein BEMER Boost.**

Du arbeitest täglich daran deine Performance zu steigern?
Deinen Körper zu boosten, aber ohne Chemie.
Die neue Generation Gesundheit: BEMER Evo.

www.bemergroup.com



BEMER
GROUP

Großes Kino

Redakteur Eric Gutglück schaute am ersten Tag die ganze Tour-Serie auf Netflix.



„Mittendrin einfach ausschalten? Ging bei mir nicht! Denn ‚Tour de France: Unchained‘ ist weit mehr als nur eine Nacherzählung der 2022er-Tour. Von Beginn an wird deutlich, unter welchem Erfolgsdruck die Teams beim größten Radrennen der Welt stehen – und wie schwer es fällt, diese Erwartungen in Ergebnisse umzumünzen. Existenzängste, Selbstzweifel und Krisensitzungen inklusive. Den Machern der Serie gelingt es, viele Charaktere und Geschichten hinter den Kulissen unterhaltsam vorzustellen. Auch wenn sich der eine oder andere inhaltliche Fehler einschleicht und mir der Spannungsbogen manchmal etwas zu künstlich aufgebauscht wirkt – für echte Radsportfans ist die Serie fast schon ein Muss. Und auch Zuschauer mit wenig Radsport-Kenntnissen tauchen tief in die Faszination der Tour de France ein und erkennen, warum Radsport ein Team sport ist.“

FAKTEN:

Titel: „Tour de France: Unchained“

Dauer: acht Folgen à 45 Minuten

Produzenten: Paul Martin, Yann Le Bourbouach, Amelia Hann, James Gay-Rees

Sprachen: u. a. Deutsch, Englisch, Französisch (jeweils mit Untertiteln)

Rennen: Tour de France 2022

Teams: AG2R-Citröen, Alpecin-Fenix, Bora-hansgrohe, EF Education Easy-Post, Groupama-FDJ, Ineos-Grenadiers, Jumbo-Visma, Quick-Step Alpha Vinyl



PIRELLI

Rennradreifen der nächsten Generation,
made in Italy: Weil jede Sekunde zählt.

ANZEIGE

P ZERO RACE

P ZERO™ Race 4S TLR

Mit dem neuen P ZERO Race 4S TLR stellt PIRELLI die Tubeless-Version seines Ganzjahresreifens vor – für Spitzenleistung bei jedem Wetter. Hergestellt in Italien, setzt der neue Allrounder den Erfolg der Schlauch-Version des P ZERO Race 4S fort und ist die perfekte Wahl für alle, die auf der Suche nach einem Ganzjahresreifen mit Highend-Performance bei Wettkämpfen oder im Training sind. Leistungsstark und schnell im Sommer, mit starkem Grip und Widerstandsfähigkeit im Winter garantiert er jederzeit das typische Rennrad-Feeling der sportlichen Reifenserie P ZERO Race von Pirelli.



P ZERO™ Race TT

Zusammen mit Profi-Athleten entwickelt, setzt der RACE TT auf Pirellis fortschrittlichste SmartEVO-Reifenmischung. Der schnellste und leichteste Tube-Type Reifen der Marke – ideal für Zeitfahren und Triathlons.



P ZERO™ Race TLR bzw. P ZERO™ Race SL TLR

Die neuen P ZERO™ Race TLR und P ZERO™ Race SL TLR bieten alle Vorteile der Tubeless-Technologie: perfekte Haftung und top Handling. Zusammen mit den besten Fahrern der World Tour entwickelt, steht die neue Generation des P ZERO Race TLR für pure Performance: der neue Maßstab in puncto Rollwiderstand.



Kratzschutz

Halterungen für die Taschen an der Vorgabel eines Gravelbikes anbringen, ohne den Lack zu verkratzen? Das geht! Man nehme einen Türkantenschoner für die Garage, der mit doppelseitigem Klebeband versehen ist, und dazu einen Locher. Je nach Form/Größe der Halterung einen Streifen oder mehrere Stücke so zurechtschneiden, dass die Kontaktstellen der Halterung auf dem Polster aufliegen, und die Löcher entsprechend per Locher ausstanzen. Jetzt nur noch aufkleben und die Halterung festschrauben! Fertig.

Radpflege & Eurobike

■ Folge 118: Lang lebe das Rad!

Klar, wir alle fahren lieber mit unserem Rennrad, anstatt es zu warten oder zu putzen. Aber ein gut gepflegter Renner sieht nicht nur gut aus, er funktioniert auch besser – und hält bedeutend länger. ROADBIKE-Werkstattchef Jens Kraft verrät im Gespräch mit den Redakteuren Christian Brunker und Eric Gutglück seine Tipps und Tricks, damit du an deinem Rennrad auch dauerhaft Freude hast.

■ Folgen 115 bis 117: Eurobike-Spezial

In drei Sonderfolgen beleuchtet die Bike-X-Redaktion die Eurobike-Messe 2023 in Frankfurt. Highlights, Stimmen und Stimmungen – unterhaltsamer erfährst du nirgendwo anders, was die Fahrrad-Szene bewegt. Unter anderem ist Christian Thill zu Gast, Head of Marketing bei der Radfirma Bergamont.



Wo? Überall, wo es Podcasts gibt.
Oder hier: roadbike.de/podcast

SHOP NOW
GIRO-SPORTS.COM



GIRO

ARIES SPHERICAL HELMET

LIKE NOTHING



Vier Fragen an ... Carolin Schiff

Die Siegerin beim Unbound Gravel 2023 kommt aus Bremen.

Hattest du im Vorfeld damit gerechnet, auf Sieg fahren zu können?

„Ich wusste aufgrund meiner Siege diese Saison, dass ich fit bin und Rennen gewinnen kann. Aber ich konnte die Konkurrenz in den USA nicht einschätzen und bin aufgrund dessen mit geringeren Erwartungen ins Rennen gegangen. Zudem wollte ich mir keinen Druck machen. Als realistisches Ziel hatte ich mir eine Top-5-Platzierung vorgenommen. Mit dem Sieg habe ich mich definitiv selbst überrascht. Auch dass ich ihn auf diese Weise und mit dem Vorsprung einfahren konnte.“

Wie bist du mit den schwierigen Bedingungen zurechtgekommen?

„Eigentlich ganz gut! Ich denke, es ist von Vorteil, dass ich im Winter und auch bei schlechtem Wetter immer draußen trainiere – das norddeutsche Wetter härtet ab. Der Matsch in Kansas war natürlich heftig, aber ich

bin glücklicherweise gut durchgekommen. Hier kamen mir meine Cyclocross-Skills zugute.“

Wann hast du daran geglaubt, dass du das Ding wirklich gewinnst?

„Erst ca. fünf Kilometer vor dem Ziel habe ich mich getraut, wirklich an den Sieg zu denken. Da habe ich von einem Begleitmotorrad die Info bekommen, dass ich immer noch 15 Minuten Vorsprung habe. Vorher habe ich jeden Gedanken an den Sieg beiseite geschoben, mich auf das Rennen konzentriert und gehofft, dass ich ohne Defekt durchkomme.“

Wie fiel die Resonanz auf deinen Erfolg aus?

„Das war extrem. Ich hätte nie gedacht, dass dieses Rennen so eine Aufmerksamkeit nach sich zieht. Aber ich genieße die Anerkennung und freue mich, dass ich die Leute mit diesem Sieg inspiriere.“



BUCHTIPP: RAD+RECHT

Zugegeben, die 450 dicht beschriebenen Seiten sind nichts für einen Lesenachmittag im Sessel. Doch Autor Harald Siedler führt Radfahrende auf aktuellem juristischen Stand durch den Dschungel aus Paragraphen, Vorschriften und Verordnungen. Wer gerade in einem Rechtsstreit ist, kann in über 600 Gerichtsurteilen nach Präzedenzfällen suchen. Insgesamt ein sehr hilfreiches Nachschlagewerk.

Harald Siedler: Rad + Recht, Fahrradverlag, 2023

TOP 10 GRÜNDE, DIE AUSFAHRT SPONTAN ZU VERLÄNGERN

1. Die 100 vollmachen:

99,xx Kilometer – das kann ich doch so nicht bei Strava hochladen ...

2. Gute Beine:

Das läuft heute so wunderbar, ich könnte noch ewig weiterfahren!

3. Neues Bike:

Egal ob Renner oder Laufträger – mit neuem Material vergeht die Ausfahrt einfach viel zu schnell.

4. Warmes Bier:

Wenn ich jetzt schon heimkomme, ist das vorhin kalt gestellte After-Ride-Bier noch nicht kühl genug.



5. Schwiegerelternbesuch:

Wenn ich jetzt noch 30 Kilometer dranhänge, sind sie vielleicht schon wieder weg. Oder 50 – sicher ist sicher.

6. Kalorienbilanz:

Nach der Fressattacke an der Tanke vorhin muss ich noch die zwei Tüten Haribo, das Snickers und die große Cola abstrampeln.

7. Jahreskilometer:

Wenn ich die 10000er-Marke dieses Jahr wirklich knacken will, zählt jeder Meter. Erst recht jeder Kilometer ...

8. Steuererklärung:

Ja, Schatz. Bin SPÄTESTENS in zwei Stunden zurück. Dann mach ich sie ...

9. Fernduell:

Der Vereinskollege ist heute bestimmt wieder mindestens 100 Kilometer gefahren. Wenn ich jetzt heimfahre, schlag ich den nie am Berg.

10. Windschatten:

Die Trainingsgruppe fährt doch die lange Strecke – da will ich mich nicht allein im Wind nach Hause kämpfen.

F SERIES



FÜR RENNEN GEBOREN OHNE DISKUSSION

**DIE NEUE PINARELLO F SERIE WURDE ENTWICKELT
UM IM WETTKAMPF ZU GLÄNZEN**

Unsere Geschichte wurde geprägt von außergewöhnlichen Siegen, unglaublichen Fahrrädern, großer Leidenschaft und Erfahrung.

Das neue Pinarello F wurde mit dieser einzigartigen DNA geboren, geschaffen, um Dir die beste Leistung zu bieten und Dich direkt zum Sieg zu führen.

Mit seiner einzigartigen Carbonfaser und der auf den Wettkampf ausgerichteten Geometrie verspricht es, das perfekte Fahrrad zu sein für jede Herausforderungen der Du dich stellst.



[pinarello.com](https://www.pinarello.com)

#PinarelloFborntorace



Talsperren-Rundfahrt

Schon zum 27. Mal findet in Gevelsberg im Herzen Nordrhein-Westfalens die „Internationale 16-Talsperren-Rundfahrt“ statt. Bever-, Lingese-, Brucher-, Agger- oder Verse-Talsperre sind nur einige der schönen Passagen am Ufer entlang, Wendepunkt der Radmarathonstrecke ist der Bigesee im Sauerland. Landschaftlich wunderschön, kleine Sträßchen, viele Höhenmeter – der Klassiker lockt mit guten Zutaten.

Datum: 26.8.2023 **Ort:** Gevelsberg, NW **Distanzen:** 45 bis 203 km **Infos:** skiclubgevelsberg.de/rtf-2023

EVENT-TIPPS

In Hochform

Ihr seid nach der Tour de France richtig angefixt? Bei diesen Events könnt ihr euch im August und September austoben.



Gravel-Meisterschaft

Hobbyfahrerinnen und -fahrer aufgepasst: Bei der ersten Deutschen Gravel-Meisterschaft gibt's neben den Lizenz- auch Hobbyrennen! Auf dem anspruchsvollen Kurs in der Vulkankeifel warten dabei Strecken bis 100 Kilometer Länge. Mit den Titelkämpfen will der Bund Deutscher Radfahrer den weiterhin wachsenden Gravel-Sektor stärken. Kooperationspartner ist der Bike-Marathon Vulkankeifel.

Datum: 9.9.2023 **Ort:** Daun/RP **Distanzen:** 38, 65, 85, 100 km **Infos:** vulkan.bike

Deutschland Tour Ride

Am letzten Tag der Deutschland Tour treten auch die Jedermänner und -frauen in die Pedale – diesmal in Bremen. Der flache, komplett abgesperrte Kurs führt nach dem Start am Weserstadion durch Niedersachsen, wo Wind, Wiesen, Felder und lange Alleen warten. Nach dem Zielsprint in der Bremer Konsul-Smidt-Straße unbedingt noch das Profirennen angucken!

Datum: 27.8.2023 **Ort:** Bremen/HB **Distanzen:** 67 oder 106 km **Infos:** deutschland-tour.com/de/tkcyclingtour



Radtag Stilfser Joch

Ohne Autos oder Motorräder die legendären 48 Kehren des Stilfser Jochs bezwingen? Das geht beim Radtag, der in diesem Jahr auf den 2. September terminiert wurde. Von Prad aus sind es 25 Kilometer und 1848 Höhenmeter bis zur Passhöhe – wohl bekomm's.

Datum: 2.9.2023 **Ort:** Prad/IT **Infos:** nationalpark-stelvio.it



29. Internat. kids-tour Berlin

Zugegeben, vermutlich werden wenige Leserinnen und Leser persönlich bei dem traditionsreichen Etappenrennen für die Nachwuchsklassen U13 und U15 am Start stehen – aber die Stars von morgen in Berlin und Umgebung anfeuern oder als Sponsor unterstützen? Geht immer!

Datum: 24.–27.8.2023 **Ort:** Berlin/BE **Infos:** kids-tour-berlin.com

BEMER
Cyclassics
HAMBURG



**DEUTSCHLANDS
GRÖSSTES
RADSPORTFESTIVAL**

Weitere Informationen
und Anmeldung



20. AUGUST 2023
CYCLE THE CLASSIC

BEMER
GROUP

ACTIVE

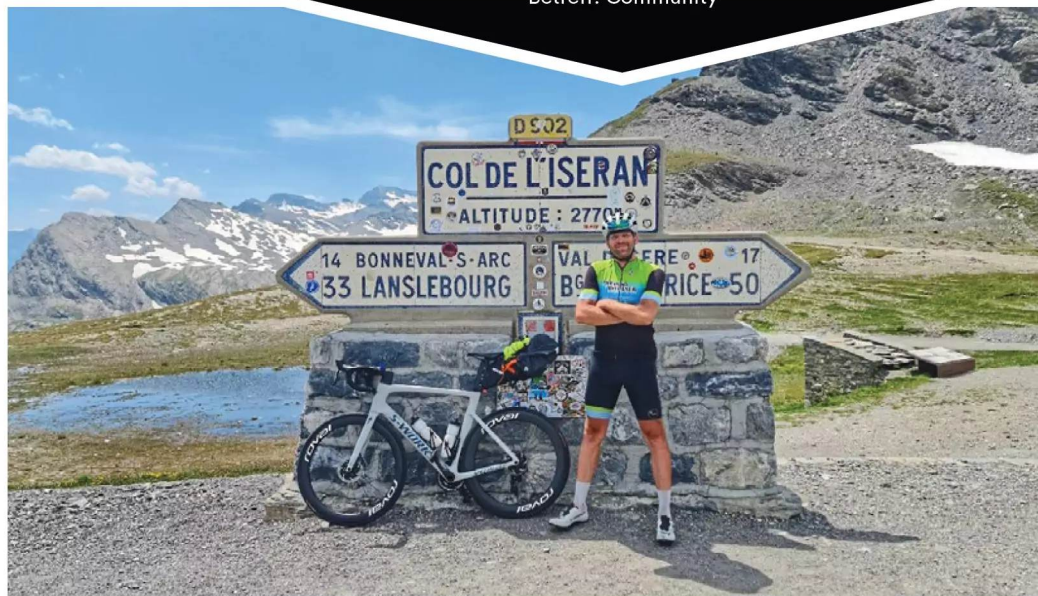
SKODA

STEVENS

Santini



Liebe Leserinnen und Leser, das hier ist eure Seite! Schickt uns eure Geschichten, eure Fotos, eure Geheimtipps rund ums Rennrad – alles, was auch die ROADBIKE-Community interessieren könnte. Wir sind gespannt auf euer Feedback! Zusendungen bitte an info@roadbike.de Betreff: Community



Über die Alpen

ROUTE DES GRANDES ALPES

TEXT | TOBIAS GEISSLER

700 Kilometer über die berühmtesten Pässe der Tour de France – die Route des Grandes Alpes ist ein Must-have in jeder Rennrad-Vita. Für mich war im Sommer 2021 klar: Ich mache das – als Solist! Nach akribischer Planung und mit vorgebuchten Hotels ging es mit 16-Liter-„Arschrakete“ in meiner Heimatstadt Arnstadt los. Denn, klarer Fall, ich wollte an meiner Haustür starten. Das bedeutete allerdings vier Etappen, 800 Kilometer und 8000 Höhenmeter

zusätzlich – durch den Thüringer Wald, Schweinfurt, Würzburg, Rottenburg am Neckar (wie schön Deutschland doch ist!) über den Grenzübergang Basel in die Schweiz, durch Bern, Montreux und immer am Ufer des schönen Genfer Sees entlang bis zum Startort der Route des Grandes Alpes in Thonon-les-Bains.

Tobias Geissler (6)

NACHGEFRAGT

Wie lange fahrt ihr schon Rennrad?

Team Alte Hasen 17%

Team Junge Hüpfen 14%

Team Mittendrin 69%

Wir fragen, ihr antwortet – bei Umfragen in den Storys unseres Instagram-Kanals (roadbike.magazin), bei denen regelmäßig mehrere Hundert User abstimmen.





TOUR DES MONATS

ORT: Kemnader See
LÄNGE: 122 km
HÖHENMETER: 1860

Felix Eikenberg
Ruhrpott-Höhenmeter

Das Ruhrgebiet ist eher flach – wer Höhenmeter sammeln will, hat aber einige Ausweichmöglichkeiten in der näheren Umgebung. Zum Beispiel diese Tour von ROADBIKE-Leser Felix Eikenberg, die am Kemna-



Innehalten in Menton: Die Route des Grandes Alpes hinterlässt Spuren – auch sichtbare.

Ab dort hieß es: klettern, staunen, genießen! Der steile Col de la Colombière, der 2770 Meter hohe Col de l'Iséran, das bekannte Tour-Duo Télégraphe und Galibier, die Mondlandschaft des Col d'Izoard ... an Highlights mangelte es in diesen Tagen nicht. Der Cormet de Roselend mit wunderschönem Stausee stach besonders hervor – Postkartenmotive nach jeder Kurve!

Meine Abendroutine: ins Hotel einchecken, freundlich erklären, warum mein Rad unbedingt mit aufs Zimmer muss, duschen, Radklamotten waschen und aufhängen, kleiner Spaziergang durch den Ort, Abendessen, elektronische Geräte aufladen, Fotos auf Instagram hochladen, schlafen. Nach dem Col de Vars wich ich kurz von der Haupttroute ab, um über die 2802 Meter hohe Cime de la Bonette zu radeln. Am Col de Turini glaubte ich schon salzige Luft zu riechen, in Menton stand ich dann mit gemischten Gefühlen am Meer – froh, das Ziel erreicht zu haben, aber auch traurig, dass das Abenteuer zu Ende ging!

Neben sportlicher Herausforderung und landschaftlicher Schönheit wird mir viel Zwischenmenschliches in Erinnerung bleiben: das abendliche Biertrinken mit Motorradfahrern, die Gespräche mit anderen Radfahrern, die freundlichen Mechaniker im Fahrradladen in Valloire, die meinen einzigen Platten flickten, die vielen rücksichtsvollen Autofahrer an den Pässen, die mich lautstark anfeuert. Die insgesamt 1529 Kilometer und 26 111 Höhenmeter waren ein unvergessliches Erlebnis. Und mir viel mehr wert als all der Luxus und Reichtum, den ich beim abschließenden Abstecher nach Monaco noch zu sehen bekam...

der See startet (Parkplätze vorhanden). Höhepunkte des steten Auf und Abs über kleine Straßen, bewaldete Täler und wiesenüberzogene Hügel mit tollen Fernblicken sind die kurvenreiche Abfahrt ins Volmetal, der kaum befahrene Anstieg nach Bühnen und die neu asphaltierte Highspeed-Strecke das Ennepetal hinab. Die Eisdielen in Breckerfeld oder die Burger Mühle in Ennepetal bieten sich für Pausen an.

Diesen und viele weitere GPX-Tracks findet ihr unter www.roadbike.de/touren.

Felix Eikenberg (f), Jürgen Jakob (z)

Vorgestellt: Jürgen



Faszination Rennrad – das sind unzählige Facetten. Und Persönlichkeiten. Einige wollen wir künftig hier vorstellen.

Jürgen, was ist Ride4Help?

Ride4Help ist eine professionell organisierte Charity-Rennradreise, die seit 2005 stattfindet. Wir fahren auf den Spuren von Tour, Giro und Co durch die Alpen. Dabei sammeln wir Spenden – bisher über 500 000 Euro.

Wo geht's 2023 hin?

Vom 27. August bis 3. September nach Österreich: Kärntner Seenlandschaft, Radstädter Tauern, Iselsbergpass und Nockalm. Höhepunkt ist die Großglockner Hochalpenstraße.

Wer kann teilnehmen?

Alle, die sechs Etappen mit etwa 100 Kilometern und 1000 bis 3500 Höhenmeter schaffen. Wir fahren aber kein Rennen, sondern genießen das Erlebnis, die Natur, gutes Essen – es ist auch Urlaub!

Wofür sammelt ihr Geld?

Unsere Spendengelder fließen einerseits an zwei SOS-Kinderdörfer, andererseits an Organisatio-

nen, die Assistenzhunde für Menschen mit Behinderung ausbilden, etwa MS, Autismus oder Spasmen. Ein Assistenzhund erleichtert ihren Alltag, ermöglicht mehr Selbstständigkeit und Lebensqualität. Leider werden die Kosten von ca. 20 000 Euro für diese wundervollen Tiere nicht von den Krankenkassen bezahlt.

Müssen Teilnehmer auch persönlich spenden?

Nein, viele berichten aber freiwillig über die Tour. So entstehen private und wirtschaftliche Kontakte, die etwas beisteuern. Als eingetragener Verein stellen wir Spendenbescheinigungen aus.

Was treibt dich selbst an?

Das Gefühl bei der Scheckübergabe ist sehr besonders – die Gewissheit, nicht „nur“ eine schöne Radtour erlebt, sondern auch etwas Gutes getan zu haben. Herzliche Einladung: Seid dabei!

Name: Jürgen Jakob
Alter: 59
Wohnort: Verden an der Aller
Beruf: Chemiker
Rad: Look 695, Basso Diamante SV

 Website: ride4help.de



Neuheiten

RÄDER & ZUBEHÖR



Der Hinterbau mit Sitz- und Kettenstreben ist sehr schlank gehalten, um bei gutem Komfort auch Gewicht zu sparen.



Flexibel: Die Front sieht aus wie ein One-Piece-Cockpit – ist es aber nicht. Vorbau und Lenker bestehen aus zwei Teilen mit fließendem Übergang.

Die Profis fahren das 795 Blade RS mit Shimano Dura-Ace Di2 und einer Look/SRM-Powermeterkurbel.



Look 795 Blade RS

Preis: ab 5390 Euro verfügbar ab: sofort

Ein neues Arbeitsgerät für Cofidis-Profi Simon Geschke: Team-Ausstatter Look zeigte pünktlich zur Tour de France das neue 795 Blade RS. Das vielseitige, aero- und gewichtsoptimierte Rennrad ist laut Look in engem Austausch mit den Profis entstanden und soll auf jedem Terrain überzeugen. Dank hochwertigster „Ultra High Modulus“-Carbon-Fasern sei es gelungen, das Rahmengewicht auf 905 g (in Gr. M) zu drücken, das Gabelgewicht gibt Look mit 425 g an. Komplettäder sollen im Spec mit Shimanos Dura-Ace Di2 in Größe M ab 7,1 kg wiegen. Zusammen mit dem Rahmen hat Look auch ein eigenes, zweiteiliges Cockpit vorgestellt, das die Leitungen an der Front perfekt integriert. Außerdem hat Tochterfirma Corima neue Laufradsätze entwickelt: In der Topausstattung kommen die neuen MCC Evo zum Einsatz, auf die das 795 Blade RS abgestimmt worden ist. Komplettäder starten preislich bei 8490 Euro, das Rahmen-Set ist für 5390 Euro erhältlich.

ROADBIKE meint:

Mit dem neuen 795 Blade RS zeigt sich die Traditionsmarke absolut auf der Höhe der Zeit.

Innovation: **R R R R R**

Profi-Style: **R R R R R**

Abus Gamechanger 2.0

Preis: ab 249,95 Euro verfügbar ab: September

Auf der Eurobike 2023 hat der deutsche Hersteller Abus die zweite Generation seines beliebten Aero-Helms präsentiert. Dem Gamechanger 2.0 gelingt der Spagat, einerseits ein erkennbar neues Produkt zu sein, andererseits seine charakteristische Grundform zu bewahren. Dank neu designten Belüftungskanälen, neuem Aero-Shape, acht Grad weiter nach unten gezogenem Heckteil und einem Aeroblade genannten Einsatz soll die Aerodynamik um fünf, die Belüftung um satte 20 Prozent verbessert worden sein. Auch das Gurtsystem wurde überarbeitet, optional lässt sich nun ein Sturzsensoren integrieren. Erster Praxiseindruck: Der Tragekomfort ist hoch, die Belüftung spürbar angenehm. Abus bietet den Gamechanger 2.0 in zwei Versionen und bis zu elf Farben in den Größen S, M und L an, die teurere Variante mit MIPS-System und Magnetverschluss kostet 299,95 Euro.

ROADBIKE meint:

Neu, aber unverkennbar: Der Gamechanger 2.0 gefällt in der Praxis, ist aber teurer geworden.

Praxiseindruck: **RRRRR**

Farbauswahl: **RRRRR**



**SCHON
GEFAHREN**



Frischer Look: Der neue Schriftzug von Schwalbe findet sich künftig auch auf den Reifenflanken, bis dahin werden Altbestände abverkauft.

SCHWALBE

Schwalbe X-One R & X-One RS

Preis: 74,90 Euro verfügbar ab: sofort

Pünktlich zur Cyclocross-Saison im Herbst bringt Schwalbe zwei neue Quersfeldeinreifen an den Start: Der etwas stärker profilierte X-One R (395 g) ist für weichen, matschigen Untergrund gedacht, der Semi-Slick X-One RS (380 g) eher für schnelle Kurse konzipiert. Er soll mit den Noppen am Rand der Lauffläche dennoch genügend Grip in Kurven bieten. Beide Modelle kommen tubeless-ready in 33 mm Breite, mit transparenter Seitenflanke. Beide kosten jeweils 74,90 Euro. Der bisherige X-One Allround bleibt in etwas günstigerer Ausführung für 44,90 Euro im Programm, der sehr stark profilierte X-One Bite wird eingestellt. Außerdem überraschte Schwalbe auf der Eurobike mit einem Rebranding – mit neuem Logo und neuer Schrift. Zudem weicht das bislang bekannte Tiefblau einem helleren Ton.

ROADBIKE meint:

Zwei spannende Modelle in der X-One-Serie für unterschiedliche Cyclocross-Bedingungen.

Vielseitigkeit: **RRRRR**

Preis/Leistung: **RRRRR**

Sram

Apex AXS/mechanisch

Preis: ab 1149 Euro verfügbar ab: sofort/Sept.



Gravel- und Preis-Offensive von Sram: Die US-Amerikaner bringen eine neue Apex 12-fach auf den Markt – elektronisch und mechanisch.

Beide Ausführungen sind – typisch SRAM – 1-fach-Gruppen mit einem Kettenblatt vorn. An Konfigurationsmöglichkeiten und Übersetzungsbandbreite mangelt es dennoch nicht: Beide Ausführungen – elektronisch wie mechanisch – sind mit jeweils eigenem XPLR-Schaltwerk erhältlich, das Kassetten mit maximal 44 Zähnen am größten Ritzel schaltet; beide Ausführungen sind aber auch mit Komponenten der Mountainbike-Eagle-Gruppen kompatibel – dank Eagle-Schaltwerk und -Kassette können so an steilen Rampen bis zu 52er-Ritzel genutzt werden. Spannend: Die Eagle-Kassetten mit 10er-Ritzel passen nur auf XDR-Freiläufe, für „alte“ 11-fach-Freiläufe gibt's auch eine abwärtskompatible 12-fach-

XPLR-Kassette (11–44). Die Schalt-/Bremsgriffe wurden ergonomisch optimiert, die Griffweite lässt sich einstellen. Praxiseindruck: Die AXS schaltet blitzschnell, die mechanische Schaltung auffällig knackig. Komplettäder mit mechanischer Apex sollen ab 1800 Euro kosten, ab 2000 Euro mit AXS.

Apex AXS: Die elektronische Ausführung setzt 1:1 auf Elektronik und Motoren der teureren AXS-Gruppen, die Apex unterscheidet sich in puncto Material, Oberflächen-Finish und Gewicht. Apropos: Die AXS wiegt ab 2890 Gramm und kostet ab 1411 Euro.

Apex mechanisch: Die mechanische Ausführung kommt mit neu designten, ergonomischen DoubleTap-Schaltern. Das gerade Parallelogramm soll Fehlschalten unmöglich machen. Mechanisch wiegt die Apex ab 2872 g und kostet ab 1145 Euro.

ROADBIKE meint:

Sram macht elektronisches Schalten bezahlbarer, vergisst aber Mechanik-Fans nicht – gut!

Produktvielfalt: **R R R R R**

Preis/Leistung: **R R R R R**

Apex 1-Wide-Kurbel:

Die 1-fach-Kurbel kommt mit Aluminium-Armen, optional mit Powermeter. Angebotene Kettenblattgrößen: 38, 40, 42 Zähne.



Apex Disc: Beide Ausführungen verzögern ausschließlich mit hydraulischen Scheibenbremsen mit Flat-Mount-Bremssätteln.

Mavic Cosmic S 42 Disc 989 Euro für Carbon-Laufräder von Mavic? Stimmt! Die Franzosen bringen ab Januar 2024 ein preisaggressives Set, das auch noch „made in Europe“ und mit lebenslanger Garantie kommt. Die Carbon-Felge ist 42 mm hoch und innen 21 mm weit, J-Bend-Messerspeichen verbinden sie mit der Nabe mit ID360-Freilauf – derselbe wie bei den Toplaufrädern. Auch das Gewicht kann sich sehen lassen: 1595 Gramm.



Bosch SX Mit der Performance Line SX bringt Bosch seinen bislang leichtesten Motor auf den Markt. Der Antrieb wiegt mit 2 kg etwa ein Kilo weniger als der „große Bruder“ CX, bringt 55 Newtonmeter Drehmoment und liefert in der Spitze bis zu 600 Watt – bei dennoch gesetzeskonformer Nenn-Dauerleistung von 250 Watt. Im Idealfall soll das Systemgewicht aus Motor und ebenfalls neuem 400-Wh-Akku vier Kilogramm wiegen – ausgehend von dem von uns gefahrenen E-Gravel-Prototyp sind so Radgewichte von unter 15 kg möglich.

Rondo RUUT V2 Fly Carbon

Preis: keine Angabe verfügbar ab: Frühjahr 2024

Rondo zeigt an drei neuen Gravelbikes (RUUT CF1, RUUT CF0 und RUUT X) die Weiterentwicklung seiner spannenden Rahmen-Formsprache. Die Form des RUUT V2 Fly Carbon-Rahmens ist wohl als futuristisch-technisch zu bezeichnen – das Sitzrohr setzt nicht am Tretlager an, sondern verbindet die Sitzstreben mit dem Unterrohr. Das soll mehr Komfort auf ruppigem Untergrund bieten. Erhältlich sind die neuen Räder ausschließlich mit Gruppen von Sram – wahlweise mit mechanischen oder elektronischen AXS-Gruppen. Das CF0 wird mit Srams Force ausgestattet, das CF1 setzt auf die etwas günstigeren Rival-Komponenten. Beim Modell Ruut X kommt bereits die neue elektronische Sram Apex eTap AXS (siehe Produktneuheit links) mit 42er-Kurbel und 10–36-Kassette zum Einsatz. Alle drei Modelle kommen mit 40 Millimeter breiten Reifen von Vittoria bzw. Pirelli. Verfügbar sollen die neuen Modelle ab Frühjahr 2024 sein – in den Größen XS, S, M, L und XL. Preise nannte Rondo allerdings bislang noch nicht.



Für mehr Komfort auf ruppigem Geläuf: Das Sitzrohr des neuen RUUT V2 von Rondo setzt direkt am Unterrohr an.



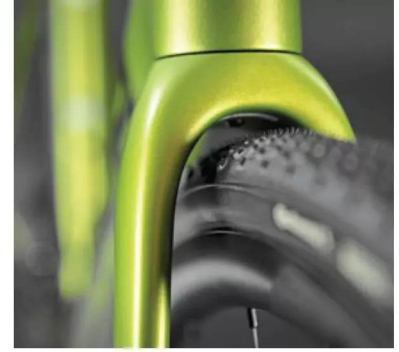
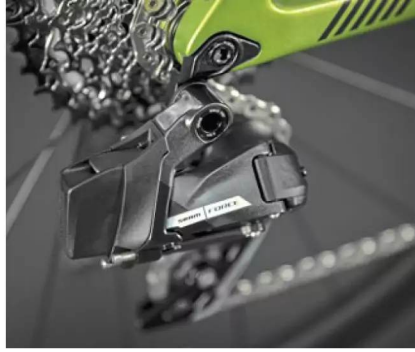
ROADBIKE meint:

Mit einzigartiger Rahmenform – Shimano- und Campa-Fans gucken allerdings in die Röhre.

Formsprache: **R R R R R**

Ausstattung: **R R R**

Abgestimmt: Das neue Scultura Endurance GR kommt mit gravelspezifischen Schaltgruppen und bietet eine Reifenfreiheit bis zu 35 mm.



Merida

Scultura Endurance GR

Preise: 1699 bis 5499 Euro verfügbar ab: noch offen



Basierend auf dem Scultura Endurance bringt Merida ein neues Gravelbike für die schnelle Tour durch Wald und Flur auf den Markt. Der schlüssige Name: Scultura Endurance GR. Das neue Rad richtet sich an Fahrer*innen, die bei den immer beliebter werdenden Gravelrennen durchstarten wollen, und sorgt mit gravelspezifischer Gruppe, schnell rollenden Reifen und einem breiteren Lenker für optimale Kontrolle. Die Rohrprofile zeigen sich wie beim Scultura Endurance aerodynamisch optimiert, alle Züge verlaufen voll integriert. Die Sitzposition ist etwas sportlicher, der Rahmen nimmt Reifen mit bis zu 35 mm auf. Angeboten wird es in zwei Carbon-Varianten – 5000 und 8000 – und, erfreulicherweise, auch mit Alurahmen (500) ab 1699 Euro. Das Rad sei „der

perfekte Partner für Gravel-Gran-Fondos auf der ganzen Welt und rasante Gravel-Ausfahrten“, verspricht Merida.

ROADBIKE meint:

Meridas Gravelrenner passt in die Zeit. Schön, dass es auch eine günstige Alu-Version gibt.

Vielseitigkeit: **RRRR**

Modellvielfalt: **RRRR**

Shimano Cues Automatikschaltung Unter dem Namen der neuen Cues-Komponentenfamilie hat Shimano auf der Eurobike die funktionsfähige Studie einer Kettenschaltung gezeigt, die vollautomatisiert per Elektromotor à la Di2 schaltet. Der Clou dabei: die autonome Stromversorgung. Ein kleiner Nabendynamo mit Kondensator liefert und puffert Strom fürs Schalten – ein vielversprechendes Konzept!



Cratoni C-Airlite Rekordverdächtig: Nur 180 Gramm soll der neue C-Airlite (in Größe S/M) des deutschen Herstellers Cratoni wiegen. Trotzdem erfüllt der Rennradhelm nicht nur die europäische Sicherheitsnorm EN1078, sondern auch die amerikanische CPSC- und australische AS-Sicherheitsnorm. Der Helm kostet 200 Euro und soll im Frühjahr 2024 in den Handel kommen.



Uvex Rise Pro Mips

Preis: 219,95 Euro verfügbar ab: sofort



**SCHON
GEFAHREN**



Pünktlich zur Tour de France 2023 gibt Uvex seinen neuen Helm Rise Pro Mips in den Verkauf. Die Profis vom WorldTour-Team Intermarché-Circus-Wanty schätzen die Balance aus Sicherheit, Aerodynamik und Gewicht: Die zusätzliche Mips-Technologie wurde in den neuen Helm integriert, ohne sein Gewicht im Vergleich zum Vorgänger Uvex Rise zu erhöhen, das Sicherheitsfeature reduziert bei einem Sturz auf den Kopf einwirkende Rotationskräfte. Mit 270 Gramm (in Größe M) soll der Rise Pro Mips trotz der Extra-Ausstattung exakt so viel wie die Standardausführung des Modells wiegen. Erhältlich ist der neue Helm in vier Farben (black matt, white matt, black-galaxy matt, team edition) in den Größen M (52–56 cm Kopfumfang) sowie L (56–59 cm). Wir konnten den neuen Helm in Größe L (293 Gramm) bereits fahren und ausprobieren: Überzeugen konnten die gute Belüftung und die flexiblen Anpassungsmöglichkeiten an unterschiedliche Kopfformen.

ROADBIKE meint:
Ein gelungener Mix aus Sicherheit, Aerodynamik, Gewicht und Komfort. Profi-Feeling inklusive.

Allroundqualität: **RRRRR**
Preis/Leistung: **RRRRR**

Titici Alfa

Preis: ab 4000 Euro (Rahmen-Set) verfügbar ab: Januar 2024

Das erste Aero-Rennrad der italienischen Marke kommt mit Monocoque-Carbon-Rahmen und – untypisch für Titici – Standardgeometrie statt Maßanfertigung. Das ermöglicht einen (zumindest vergleichsweise) günstigeren Preis. Hingucker ist der DAC genannte Knoten, wo Sitzstreben, Ober- und Unterrohr zusammentreffen, der auf Aerodynamik, Komfort und Steifigkeit einzahlt. Erhältlich ab Januar 2024, soll das Alfa wie abgebildet mit Sram Force AXS und Vision-Aero-Laufrädern 8990 Euro kosten.

ROADBIKE meint:
Feine italienische Rennradkunst abseits des Mainstreams – das bietet Titici auch mit dem Alfa.

Innovation: **RRRRR**
Exklusivität: **RRRRR**





Simplon

Pavo IV

Preis: noch offen verfügbar ab: Ende 2023

„Eine noch nie dagewesene Fusion aus Leichtbau und Aerodynamik“: Simplons neues Pavo IV soll neue Maßstäbe setzen – angefangen bei der Produktion in Europa/Portugal. Diese ermöglicht laut Simplon einerseits extrem leichte, aber auch sehr sichere Carbon-Rahmen auf höchster Qualitätsstufe. So soll das neue Pavo IV als Komplettad im besten Aufbau nur 7,0 kg auf die Waage bringen.

Außerdem seien sämtliche Rahmenrohre durch Strömungssimulationen aerodynamisch optimiert. Bergauf dürfte das geringe Gewicht beflügeln, im Flachland die optimierte Aerodynamik – so soll das Pavo IV das Beste aus zwei Welten verbinden. Angeboten wird das Rad voraussichtlich ab Ende 2023 in sechs Größen und einem breiten Spec-Angebot von Shimano 105 bis Sram Red eTap AXS.

ROADBIKE meint:

Adieu, Asien: Simplon setzt auf Carbon-Rahmen aus Europa – eine gute Entwicklung!

Transportwege: **RRRRR**

Innovation: **RRRR**

Specialized Allez Disc Ihren neuen Alu-Allrounder bewerben die US-Amerikaner als „den leichtesten seiner Klasse“ – der Rahmen bringt es auf 1375 Gramm (Gr. M). Mit einer Reifenfreiheit von bis zu 35 mm ist das neue Rad Endurance- und Allroad-tauglich. Trotzdem beschreibt Specialized das Fahrverhalten des Allez Disc als „lebendig“. Preis: ab 1200 Euro für ein Komplettad mit Shimanos 8-fach Claris.



Corner

Start-up



Li:on Bikes

Maximal sicher, nachhaltig produziert und super-stylish: Die Ex-Rennradprofis Marcel Küttel und Tony Martin gehen mit einer eigenen Kinderfahrradmarke an den Start. Auf der Eurobike feierte das Li:on Bike Premiere und soll künftig den heiß umkämpften Markt der Kinder- und Jugendfahrräder mit eigenständigem Design und integrierten Sichtbarkeitsfeatures aufmischen. Erhältlich mit 24- und 27,5-Zoll-Laufrädern in drei Modell- und vier Farbvarianten für Kids ab sieben Jahren. Preise: ab 829 Euro.

One-K Wheels

Unter 1000 Gramm für einen Disc-Laufradsatz – das Start-up One-K Wheels aus Kaiserslautern macht's möglich und bietet Carbon-Laufräder weitgehend made in Germany an. Der Gewichts-Clou: die Carbon-Speichen, die sternförmig mit sechs Aufhängungspunkten zusammengestochten sind und mit speziellen Titannippeln an der Felge befestigt werden. Mit 36 mm hoher Felge soll der leichteste Rennradsatz RD Ultimate nur 933 Gramm wiegen (2799 Euro). Ab 2299 Euro gibt's mit RD-T und RD-S Sets mit 1023 bzw. 1123 Gramm.



TESTEN, TOUREN, GENIESSSEN.



BRIXEN 21.-24.9.23

www.mountainbike-festival.de

Veranstalter
Organizzatore



Partner



BOSCH
Invented for life







IM TEST: PROFI-RENNRÄDER

VORNE WEG

Dasselbe Material fahren wie die Besten der Welt? Klar – wenn man sich's leisten kann. Sieben High-End-Renner, die auch bei der Tour de France vorn mitfahren könnten, im ROADBIKE-Test.

TEXT | CHRISTIAN BRUNKER FOTOS | BJÖRN HÄNSSLER



Schau mal! Profi-Material weckt Emotionen. Und kann durchaus Flügel verleihen...



„Wer mit dem echten Profi-Material unterwegs ist, bringt allein durch die zusätzliche Motivation locker ein paar Extra-Watt aufs Pedal.“

Christian Brunker, Redakteur

Einmal wie Wout van Aert attackieren und alle anderen stehen lassen. Wie Mathieu van der Poel über die Pavés Nordfrankreichs ballern, wie Emanuel Buchmann steilste Alpenpässe erklimmen – theoretisch alles möglich. Denn eine der wichtigsten Grundregeln für das Material der Profis: Sie dürfen nur mit Rädern an den Start gehen, die auch der Öffentlichkeit zugänglich sind (siehe Kasten rechts).

Natürlich kommen hin und wieder auch Prototypen zum Einsatz, die bleiben aber die absolute und zeitlich befristete Ausnahme. Heißt: Wer möchte, kann seinem Hobby mit echtem Profi-Material nachgehen – ein Privileg, wie es in dieser Form nur wenige Hobbysportler haben. Eine – klitzekleine – Einschränkung gibt es allerdings: Sich das Material der Profis zu gönnen, erfordert ein gut gefülltes Girokonto, denn für die Top-Renner von Giant, Cervélo & Co. wandern teils deutlich mehr als 10 000 Euro über die La-


dentheke. Spitzenreiter im aktuellen Vergleich ist das Madone SLR 9, für das Trek wahrhaft stolze 15 699 Euro verlangt, nur knapp dahinter liegt das S-Works Tarmac SL7 von Specialized. Dass es auch günstiger geht, beweist Canyon mit seinem Aeroad CFR, bei dem vergleichsweise faire 9199 Euro auf dem Preisschild stehen.

Für solche Summen darf man natürlich das Beste vom Besten erwarten, die Speerspitze der Entwicklung. Geschaltet wird elektronisch auf höchstem Niveau, entweder mit Shimanos Dura-Ace Di2 oder der Sram Red eTap AXS, beide natürlich mit zwölf Ritzeln und Scheibenbremsen. Hinzu kommen technische Innovationen wie beispielsweise das charakteristische Sitzrohr am Trek Madone mit Knick und einem Luftdurchlass für ein Extra-Plus an Aerodynamik. Oder den v-förmigen Vorbau an Cervélos S5. Auch bei den Laufrä-

dern greifen die Hersteller ins oberste Regal mit feinsten Carbon-Hochprofilfelgen bei gleichzeitig niedrigem Gewicht. Und, Stichwort Gewicht: Trotz all der Entwicklungsarbeit und Innovationsfreude knackt nur ein Rad in diesem Vergleich das UCI-Limit von 6,8 kg: das superleichte Propel Advanced von Giant, das trotz Aero-Optimierung sogar 200 Gramm unter der Grenze bleibt. Zur Ehrenrettung der Konkurrenz lässt sich allerdings anführen, dass bei den Aero-Rennern vor allem der geringe Luftwiderstand im Fokus der Entwicklung steht – was oft mit ein paar Gramm Mehrgewicht einhergeht.

Aber – und das ist auf jeden Fall erfreulich – die Entwicklung bei den absoluten High-End-Rennern führt nach Jahren der zunehmenden Spezialisierung wieder zusammen, die Räder werden quasi vom „One Trick Pony“ zur berühmten „Eierle-

genden Wollmilchsau“. Vorreiter ist das S-Works Tarmac von Specialized, das bei starken 6,9 kg Komplettgewicht so aerodynamisch daherkommt, dass es den eigentlichen Aero-Renner der US-Amerikaner, das Venge, komplett überflüssig gemacht hat. Und auch die anderen Aero-Boliden sind deutlich leichter geworden und nähern sich stetig, aber unaufhaltsam der 7,0-Kilo-Marke.

Das spürt man auch sofort im Sattel: leicht und schnell – bei einem Rennrad einfach eine beeindruckende Kombination, die jede Menge Fahrspaß garantiert –, wenn man die teils sehr sportliche Sitzposition auf den Rädern fahren und halten kann. Egal ob es auf langer Solotour allein gegen den Wind geht, ob der nächste Ortsschildersprint ansteht oder sich die Passstraße unerbittlich steil nach oben windet, die Profirennen gefallen in jeder Straßen- und Lebenslage – und bieten dabei auch immer mehr Komfort. Als Zuga-be zaubern sie ihrem Fahrer ein breites Lächeln ins Gesicht. Denn wer sich fühlt wie die Helden des Pelotons von Alaphilippe bis Vingegaard und ihnen nacheifert, bringt locker einige Extra-Watt aufs Pedal. Profi-Material ist ein teurer Spaß, ja. Aber ab und zu muss träumen erlaubt sein. Der Traum, vorneweg zu fahren. 



Das Reglement der UCI

Wann ist ein Rennrad eigentlich ein Rennrad? Das Reglement des Radsport-Weltverbands UCI macht klare Vorgaben. Das Wichtigste in Kürze.

Es klebt meist ziemlich unscheinbar am Rahmen, oft am Sitzrohr oder Innenlager versteckt: das kleine Logo der UCI. Für die Hersteller ist es dennoch sehr wichtig, denn erst wenn die Union Cycliste Internationale (UCI) den Rahmen abgenommen hat, dürfen die Profis damit bei offiziellen Rennen an den Start gehen. Und die UCI macht ziemlich klare Vorgaben, etwa in Regel 1.3.007: „Die Fahrräder müssen so konstruiert sein, dass sie entweder im Handel verkauft werden sollen oder verkauft werden und von jedem Radsportler benutzt werden

könnten.“ Außerdem dürfen die Räder nicht weniger als 6,8 kg wiegen (Regel 1.3.019) und der Antrieb „darf nur durch die Beine (den unteren Muskelapparat) in einer kreisförmigen Bewegung durch den Gebrauch der Pedale entstehen“. Insbesondere mit Blick auf die Aerodynamik ist das zulässige Rohrprofil interessant, dieses darf nicht zu flach/flächig sein. Die UCI erlaubt eine maximale Höhe von 8 cm, dann müssen sie aber mindestens 2,66 mm dick sein, insgesamt darf das Verhältnis Dicke zu Höhe nie den Faktor 3 überschreiten.

**GESCHICHTE:**

Für Sieger gemacht: Mathieu van der Poel gewann auf dem Aeroad 2023 schon Mailand-Sanremo und Paris-Roubaix.



Schillernd: Die blau-violett changierende Lackierung der Team-Alpecin-Deceuninck-Replica-Edition von Canyons Aeroad CFR ist ein echter Hingucker. Bei der Kurbel setzt das Modell auf eine Rotor-Kurbel mit beidseitigem INspider-Powermeter. Die Sattelstützenklammer wurde für 2023 verbessert.

Canyon

Aeroad CFR Di2

„Ein starker Tempobolzer in der Ebene, dazu explosiv im Antritt. Und auch bergauf immer ganz vorn mit dabei – das ist schon fast die berühmte eierlegende Wollmilchsaue“, so das Fazit eines ROADBIKE-Testfahrers über Canyons Aeroad CFR. Das scheinen die Profis der Teams Movistar und Alpecin-Deceuninck ähnlich zu sehen, ziehen doch viele von ihnen selbst auf klassischen Bergetappen das Aeroad dem noch etwas leichteren Ultimate vor. Auch Mathieu van der Poel möchte auf dem Aeroad in diesem Jahr sein schwaches Abschneiden bei der Tour de France 2022 vergessen machen und Annemiek van Vleuten strebt auf dem Aeroad den Gesamtsieg bei der Tour de France Femmes an.

Ein Hingucker, der nicht nur in der Redaktion alle Blicke auf sich zog, ist die Lackierung der Team-Alpecin-Deceuninck-Replica, die je nach Lichteinfall von Blau nach Violett changiert. Technisch ist das Aeroad ohnehin über jeden Zweifel erhaben: Das steife Tretlager sorgt zusammen mit den leichten ARC-1100-Laufrädern von DT Swiss für starke Beschleunigung, und einmal auf Reisesgeschwindigkeit gebracht, hält der Aero-Rahmen zusammen mit den hohen Felgen jedes Tempo mit spielerischer Leichtigkeit. Selbst lange Solo-fluchten allein gegen den Wind werden so fast schon zum reinen Vergnügen.

Mit 7,4 kg Komplettgewicht bleibt das Aeroad zudem in Sichtweite des UCI-Gewichtslimits (6,8 kg). Und als Besonderheit verbaut Canyon anstelle einer Dura-Ace-Kurbel ein Modell des Spezialisten Rotor, das mit seinem INspider-Powermeter die Kraft natürlich beidseitig erfasst – laut Hersteller mit einer Genauigkeit von +/- 1,5 Prozent.

Mit 7,4 kg Komplettgewicht bleibt das Aeroad zudem in Sichtweite des UCI-Gewichtslimits (6,8 kg). Und als Besonderheit verbaut Canyon anstelle einer Dura-Ace-Kurbel ein Modell des Spezialisten Rotor, das mit seinem INspider-Powermeter die Kraft natürlich beidseitig erfasst – laut Hersteller mit einer Genauigkeit von +/- 1,5 Prozent.

**Das gefällt**

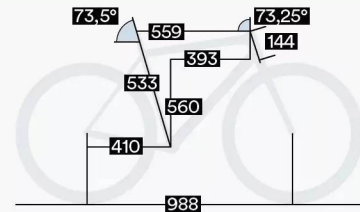
Egal ob bergauf, in der Ebene oder bergab: Das Aeroad ist immer und überall richtig schnell.

**Das weniger**

Die DT Swiss-Laufräder sind leicht und schnell, reagieren aber etwas sensibel auf Seitenwind.

**Das perfekte Rad für...**

... alle, die einen technisch herausragenden Aero-Renner auf höchstem Niveau suchen, der zudem günstiger kommt als die Konkurrenz.

BASICS

Preis/Vertrieb 9199 Euro / Direktvertrieb

Gewicht* 7,4 kg

Rahmenmaterial Carbon

Größe 2XS/XS/S/M/L/XL/2XL

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe Shimano Dura-Ace Di2, 11–30

Kurbelsatz Rotor Aldhu24, 52/36 PM

Bremse Shimano Dura-Ace, 160/160

Laufräder DT Swiss ARC 1100 Dicut

Reifen Schwalbe Pro One, 25 mm

Cockpit Canyon CP0018 Aerocockpit

Vorbaulänge 100 mm

Sattel Selle Italia SLR Boost Superflow

Stütze Canyon SP0017 Aero Seatpost

CHARAKTER

Sitzposition komfortabel sportlich

Handling laufruhig wendig

ROADBIKE-KOMPASS

Komfort 325 N/mm hart komfortabel

Gewicht 7,4 kg schwer leicht

Laufradgewicht 2787 g schwer leicht
(fahrbereit inkl. Discs, Bereifung, Kasette)

*Gesamtgewicht ohne Pedale



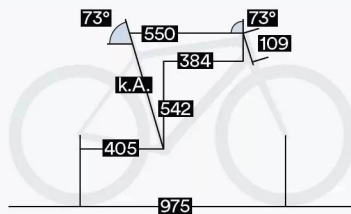
GESCHICHTE:

Das S5 ist das Arbeitsgerät vom aktuell vielseitigen Fahrer: Wout van Aert eroberte damit im vergangenen Jahr das grüne Trikot.



Schon die Silhouette mit dem ums Hinterrad gezogenen Sitzrohr verdeutlicht: Das S5 von Cervélo hat keine Sekunde zu verschenken. Auch der charakteristisch v-förmige Vorbau soll den Luftwiderstand verringern. Auffällig ist auch die charakteristische, das Steuerrohr vorn umschließende Gabel.

BASICS



Preis/Vertrieb	12999 Euro/Fachhandel
Gewicht*	7,6 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	48/51/54/56/58

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Sram Red eTap AXS, 11–33
Kurbelsatz	Sram Red eTap AXS, 48/35 PM
Bremse	Sram Red eTap, 160/160
Laufräder	Reserve 52/63
Reifen	Vittoria Corsa TLR, 28 mm
Vorbau	Cervélo ST35 Carbon, 120 mm
Lenker	Cervélo HB14 Carbon
Sattel	Selle Italia Novus Boost Evo
Stütze	Cervélo SP20 Carbon

CHARAKTER



ROADBIKE-KOMPASS



*Gesamtgewicht ohne Pedale



Cervélo

S5 Red eTap AXS

Der absolute Gewinner: Mehr Profisiegel als Cervélo kann kein anderer Radhersteller in der aktuellen Saison für sich verbuchen. Bis Redaktionsschluss stiegen Jumbo-Fahrer stolze 37 Mal ganz oben aufs Treppchen, egal ob bei den Kopfstein-Klassikern, bei kleineren Rundfahrten oder beim Giro d'Italia.

Das Cervélo S5 hat sich (gemeinsam mit dem leichten R5) zu einem Erfolgsgaranten entwickelt und seinen Ruf als eines der aerodynamischsten Räder im Peloton mehrfach bestätigt. Denn im S5 stecken jede Menge spannender Details, die helfen, den Luftfluss zu verbessern. Angefangen beim v-förmig geteilten Vorbau bis hin zur Gabel, die das Steuerrohr vorn umschließt. Am Hinterbau läuft das Sitzrohr eng um das Hinterrad, was auch dort die Luftverwirbelungen minimieren soll – alles, um auf der Straße das letzte Watt herauszuholen.

Ein bisschen wie Wout van Aert darf sich fühlen, wer dem S5 die Sporen gibt: Auf Antritte reagiert das S5 extrem direkt, wenn auch nicht ganz so explosiv wie das Benchmark-Rad im Test, Giants Propel. Dafür hält das Cervélo hohes Tempo mit einer Leichtigkeit, als gäbe es keinen Luftwiderstand. Dazu tragen neben der sportlichen Sitzgeometrie, die den Fahrer vorn tief nach unten bringt, auch die neu entwickelten Reserve-Laufräder bei, die bei Jumbo-Visma seit dieser Saison gefahren werden. Und: Das S5 überzeugt nicht nur als herausragender Tempobolzer, sondern gefällt auch als passabler Kletterer. Einzig beim Komfort bleibt Luft nach oben: Der im Labor gemessene Wert von 536 N/mm ist selbst für einen Aero-Renner hart. Immerhin: Der Rahmen erlaubt laut Cervélo bis zu 34 mm breite Reifen, mit denen sich ein bisschen Komfort herausholen ließe.



Das gefällt

Mit kaum einem Rennrad lässt sich so pfeilschnell über Flachstücke jagen wie mit dem S5.



Das weniger

Komfort ist nicht die Stärke des S5, selbst für einen Aero-Renner ist es vergleichsweise hart.



Das perfekte Rad für ...

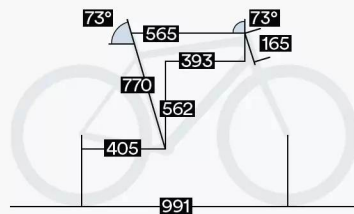
... alle, die keine Sekunde und kein Watt zu verschenken haben und sich einen aggressiven, aber dennoch vielseitigen Aero-Renner wünschen.

**GESCHICHTE:**

Mit dem Propel Advanced geht Sprinter Dylan Groenewegen von Jayco-Alula auf Etappenjagd bei der Tour de France.



Mit seiner eleganten Silhouette wirkt das Propel Advanced SL von Giant nicht wie ein typischer Aero-Renner und punktet auch dank der herausragend leichten Cadex-Laufräder mit einem Komplettgewicht von nur 6,6 kg. Charakteristisch: das lange Sitzrohr mit aufgesetztem Sattel.

BASICS

Preis/Vertrieb	11999 Euro/Fachhandel
Gewicht*	6,6 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	S/M/ML/L/XL

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano Dura-Ace Di2, 11–30
Kurbelsatz	Shimano Dura-Ace, 52/36 PM
Bremse	Shimano Dura-Ace, 160/140
Laufräder	Cadex 50 Ultra Disc Carbon
Reifen	Cadex Aero, 25 mm
Vorbau	Giant Contact SLR, 130 mm
Lenker	Giant Contact SLR Aero Carbon
Sattel	Giant Fleet SLR
Stütze	Advanced SL Carbon

CHARAKTER

Sitzposition	<input type="checkbox"/> komfortabel <input checked="" type="checkbox"/> sportlich
Handling	<input checked="" type="checkbox"/> laufig <input type="checkbox"/> wendig

ROADBIKE-KOMPASS

Komfort	hart <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 205 N/mm <input type="checkbox"/> komfortabel
Gewicht	schwer <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 6,6 kg <input type="checkbox"/> leicht
Laufradgewicht <small>(fahrbereit inkl. Discs, Bereifung, Kassette)</small>	schwer <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 2353 g <input type="checkbox"/> leicht

*Gesamtgewicht ohne Pedale



Giant

Propel Advanced SL

Ist das wirklich ein Aero-Renner? Kaum zu glauben, denn das Propel Advanced von Giant fährt sich extrem leichtfüßig und muss sich nicht vor den ausgewiesenen Leichtbaurennern im Peloton verstecken. Aber doch: Bei Giant firmiert das Propel klar unter „Aero“. Allerdings haben die Ingenieure aus Taiwan der aktuellen Propel-Generation eine extreme Schlankeitskur verordnet – was schon an der Silhouette zu erkennen ist: Im Gegensatz zu anderen Herstellern verzichtet das Propel auf ein flächiges Sitzrohr inkl. Aero-Sattelstütze. Der Hinterbau wirkt geradezu grazil. Ein Eindruck, der durch das hochgezogene Sitzrohr mit dem aufgesteckten Sattel noch verstärkt wird. Eine elegante Lösung, ja, für Hobbysportler aber etwas unpraktisch und wenig flexibel, weil der Verstellbereich des Sattels dadurch eingeschränkt wird.

Echte Leichtgewichte sind auch die Cadex-50-Ultra-Laufräder, die trotz ihres hohen Profils im fahrbereiten Zustand inkl. Kassette, Reifen und Discs gerade mal 2353 Gramm auf die Waage bringen – mit Abstand der Bestwert in diesem Vergleich. Der zweitbeste Laufradsatz im Feld wiegt glatte 250 Gramm mehr.

In Summe ergibt sich so ein Komplettgewicht von herausragenden 6,6 kg – 200 Gramm weniger, als das UCI-Limit mit 6,8 kg verlangt. Heißt für die Profis von Jayco-Alula, dass sie im Rennen mit Pedalen nur knapp über dem Mindestgewicht liegen – fast schon „verboten leicht“. Und diese Leichtigkeit spürt der Fahrer mit jedem Pedaltritt, der das Propel explosiv nach vorn katapultiert; dieser Antritt ist extrem beeindruckend! Auffällig auch: die recht entspannte Sitzgeometrie und der tolle Komfort, der auch Hobbyfahrern entgegenkommt.



Das gefällt
Aero? Auf jeden Fall, mit seinem geringen Gewicht ist das Propel aber zudem ein feiner Kletterer.



Das weniger
Die Lösung mit langem Sitzrohr und aufgesetztem Sattel ist elegant, aber wenig flexibel.



Das perfekte Rad für...
... alle, die einen antrittsstarken Aero-Renner suchen, der mit seinem geringen Gewicht auch im Hochgebirge eine exzellente Figur abgibt.



GESCHICHTE:

Mit dem Merida Scultura möchte sich Mikel Landa bei der Tour de France endlich einen Podiumsplatz sichern.



Das Logo auf dem Sitzknoten verrät: Das Merida Scultura Team ist das Arbeitsgerät vom Team Bahrain Victorious, ausgestattet ist es mit einer Dura-Ace-Gruppe inklusive Powermeter-Kurbel von Shimano. Gelenkt wird mit dem Merida Team SL 1P Cockpit – mit profimäßig langem Vorbau.

Merida Scultura Team

Eigentlich ist das Reacto der Aero-Renner im Merida-Portfolio, doch auch das auf Leichtbau getrimmte Scultura hat in der jüngsten Entwicklungsstufe einiges vom Reacto übernommen. Das macht das Scultura zu einem extrem vielseitigen, spannenden Rennrad.

Obwohl von den Rohrformen deutlich unterschiedlich, teilen sich beide Modelle die gleiche Geometrie, um den Profis von Bahrain Victorious den Wechsel zwischen den beiden Modellen so leicht wie möglich zu machen. In Verbindung mit den aufgezogenen 28 mm breiten Conti-GP5000-Reifen sorgt die ausgewogene Geometrie für eine extrem satte, sichere Straßenlage sowie ein absolut verlässliches Handling. Insbesondere auf Abfahrten macht das Scultura viel Spaß und stellt die perfekte Basis für schnelle Abfahrer im Peloton: Matej Mohoric's Sieg bei Mailand-Sanremo

2022 mit seiner Attacke in der Abfahrt vom Poggio legte davon Zeugnis ab.

Innovativ: Für dauerhaft verlässliche Bremsperformance hat Merida eigene Kühlrippen an den Bremskörpern entwickelt, die die Hitze schneller ableiten sollen. Aber, wie jeder weiß: Wer die Abfahrt genießen will, muss zuerst den Berg hinauf – und hier ist das Scultura nun wirklich in seinem Element: Dank nur 7,0 kg Komplettgewicht inkl. der sehr leichten Vision-Metron-Laufräder, die nur 2597 g auf die Waage bringen, erobert das Scultura Kehre um Kehre mit Leichtigkeit – im wahrsten Sinn des Worts. Da beschert die Kletterei fast größeren Genuss als die Abfahrt. Und, Stichwort Genuss: Am Heck lieferte das Scultura im ROADBIKE-Labor mit deutlichem Abstand den besten Komfortwert im Test, sodass auch epische Touren im Sattel nicht zur Marter werden.



Das gefällt

Sehr leicht und äußerst komfortabel punktet das Scultura obendrein mit top Handling.



Das weniger

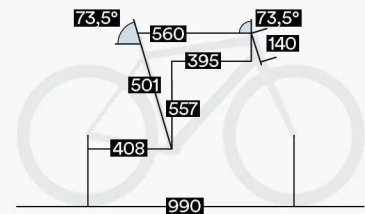
Es gibt Cockpits, die sich etwas besser greifen als das Team SL 1P von Merida.



Das perfekte Rad für...

... alle, die ein leichtes Rennrad mit einem herausragenden Handling suchen, das viel Profi-Flair versprüht und zudem reichlich Komfort bietet.

BASICS



Preis/Vertrieb	10 999 Euro/ Fachhandel
Gewicht*	7,0 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	XS/S/M/L/XL

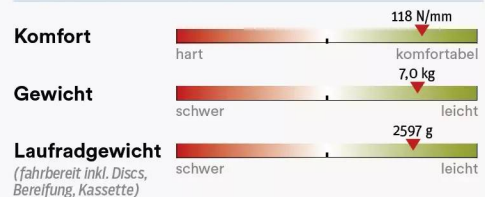
AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano Dura-Ace Di2, 11–30
Kurbelsatz	Shimano Dura-Ace, 52/36 PM
Bremse	Shimano Dura-Ace, 160/160
Laufräder	Vision Metron 45 SL TL Disc
Reifen	Continental GP 5000S, 28 mm
Cockpit	Merida Team SL 1P Integrated
Vorbaulänge	120 mm
Sattel	Prologo Scratch M5
Stütze	Merida Team SL

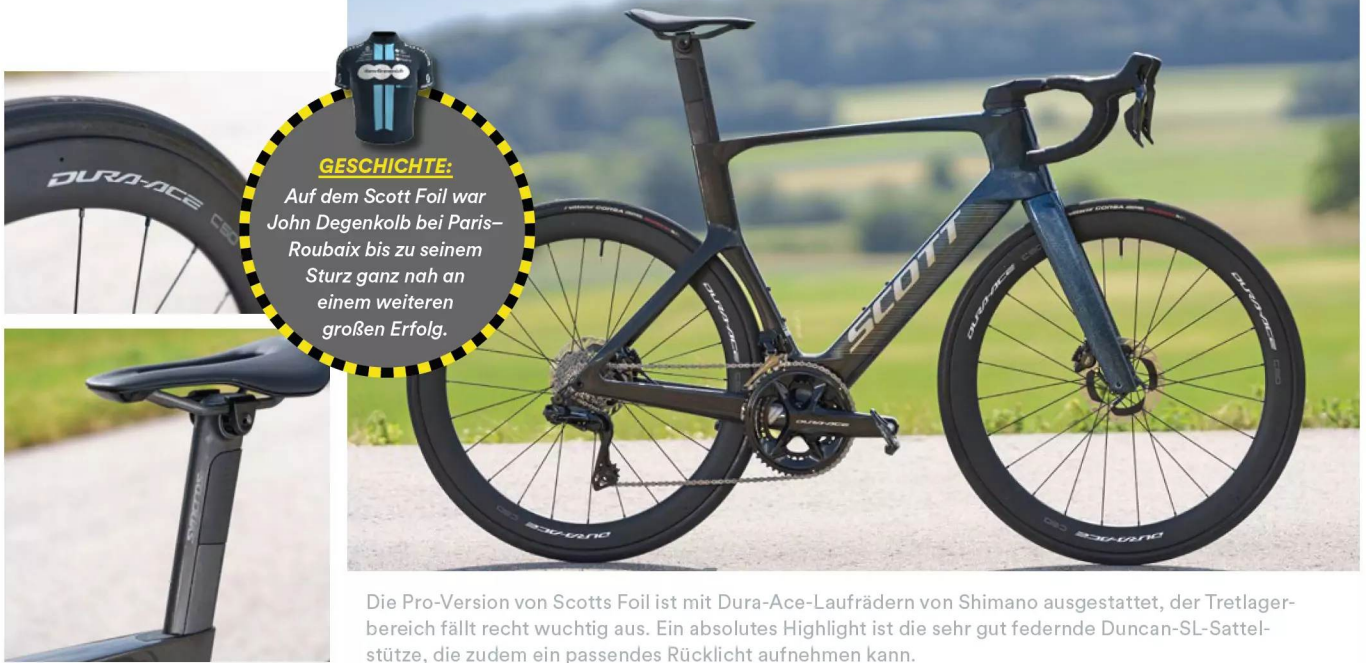
CHARAKTER



ROADBIKE-KOMPASS



*Gesamtgewicht ohne Pedale

**GESCHICHTE:**

Auf dem Scott Foil war John Degenkolb bei Paris-Roubaix bis zu seinem Sturz ganz nah an einem weiteren großen Erfolg.

Die Pro-Version von Scotts Foil ist mit Dura-Ace-Laufrädern von Shimano ausgestattet, der Tretlagerbereich fällt recht wuchtig aus. Ein absolutes Highlight ist die sehr gut federnde Duncan-SL-Sattelstütze, die zudem ein passendes Rücklicht aufnehmen kann.

Scott

Foil RC Pro

„Aerodynamik, geringes Gewicht und Komfort – nimm alle drei.“ So bewirbt Scott sein aktuelles Foil. Selbstredend, dass auch das vierte große Entwicklungsziel für Rennräder, die Rahmensteifigkeit, außer Frage steht. Das ist bei jedem Antritt zu spüren – und im Wiegetritt an steilen Rampen, wenn das Foil die eingesetzte Power quasi verlustfrei auf die Straße bringt, um Fahrer und Rad nach vorn zu katapultieren.

So ist das Foil ein perfektes Beispiel für die aktuelle Generation von Aero-Rennern, die sich von ausgewiesenen Spezialisten wieder in Richtung Allrounder entwickeln. Aerodynamisch, klar, doch in jüngerer Zeit auch wieder deutlich leichter und spürbar komfortabler.

Mit seinen 7,3 Kilo liegt das Foil RC Pro nicht allzu weit über dem 6,8-kg-UCI-Limit und ist nur rund 200 Gramm schwerer als der Leichtgewichts-Renner

von Scott, das Addict RC Pro (siehe RB07/2022), weshalb viele Profis fast durchgängig das Foil fahren.

Am Heck flexit die neue Duncan-SL-Aero-CFT-Sattelstütze sehr gut und sichert dem Foil hinter Meridas Scultura und dem Giant Propel den dritten Platz im Komfortvergleich, wobei beide nicht wie das Foil über eine flächige Aero-Sattelstütze verfügen. In die Duncan-SL lässt sich sogar ein spezielles Rücklicht integrieren. Und so ausgewogen das Foil entwickelt wurde, so fährt es sich auch; es strahlt unaufgeregte Lässigkeit aus, nimmt jedes Etappenprofil mit Zuversicht in Angriff und gefällt mit einer Vielseitigkeit, die ihresgleichen sucht. Das Handling zeigt sich dank etwas längerem Radstand und ebensolchen Kettenstreben recht laufruhig, was man mögen sollte, andere Räder im Test wie Cervélos S5 fahren sich deutlich agiler.

**Das gefällt**

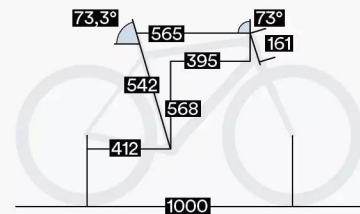
Leicht, komfortabel und gleichzeitig richtig schnell: Das Foil ist ein starker Allrounder.

**Das weniger**

Mancher könnte sich bei einem Racer einen etwas agileren Charakter wünschen.

**Das perfekte Rad für...**

...alle, die ein Rennrad mit klarem Aero-Schwerpunkt suchen, das aber trotzdem vielseitig genug für alle anderen Streckenprofile ist.

BASICS

Preis/Vertrieb 10 499 Euro / Fachhandel

Gewicht* 7,3 kg

Rahmenmaterial Carbon

Größe 47/49/52/54/56/58/61

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe Shimano Dura-Ace Di2, 11–30

Kurbelsatz Shimano Dura-Ace, 52/36

Bremse Shimano Dura-Ace, 160/160

Laufräder Shimano WH-R9270 C50

Reifen Vittoria Corsa, 26/28 mm

Cockpit Syncros Creston iC SL Aero

Vorbaulänge 110 mm

Sattel Syncros Belcarra V-Concept 1.0

Stütze Syncros Duncan SL Aero CFT

CHARAKTER

Sitzposition komfortabel sportlich

Handling laufruhig wendig

ROADBIKE-KOMPASS

Komfort hart komfortabel 213 N/mm

Gewicht schwer leicht 7,3 kg

Laufradgewicht schwer leicht 2705 g
(fahrbereit inkl. Discs, Bereifung, Kasette)

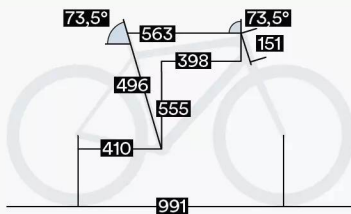
*Gesamtgewicht ohne Pedale



GESCHICHTE:
Das Tarmac soll die deutschen Tour-Hoffnungen Emu Buchmann und Nils Politt zu Etappensiegen tragen.

Das letzte Puzzlestück: Specializeds S-Works Tarmac SL7 kommt optional (und gegen Aufpreis) mit dem neuen Roval-Rapide-Cockpit, welches das weltmeisterliche Rad noch schneller und leichter machen soll. Weiteres Highlight sind die bewährten und sehr leichten Roval-Rapide-CLX-Laufräder.

BASICS



Preis/Vertrieb	15080 Euro / Fachhandel
Gewicht*	6,9 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	44/49/52/54/56/58/61

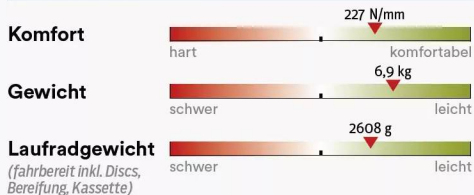
AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano Dura-Ace Di2, 11-30
Kurbelsatz	Shimano Dura-Ace Di2, 52/36
Bremse	Shimano Dura-Ace, 160/160
Laufräder	Roval Rapide CLX
Reifen	S-Works Turbo Rapidair, 26 mm
Cockpit	Roval Rapide Cockpit
Vorbaulänge	100 mm
Sattel	BG S-Works Power
Stütze	2021 S-Works Tarmac Carbon

CHARAKTER



ROADBIKE-KOMPASS



*Gesamtgewicht ohne Pedale



Specialized

S-Works Tarmac SL7 Dura-Ace Di2

Weltmeistertitel in Serie mit Peter Sagan oder Julian Alaphilippe, unzählige Klassiker- und Grand-Tour-Etappen: Die Palmarès von Specializeds S-Works Tarmac SL7 sind so lang wie eindrucksvoll. Wohl kaum ein Rad hat in den letzten Jahren so viel dominiert und genießt unter den Radprofis ein so hohes Ansehen – und nicht nur dort. Auch wer beim Hobbyrennen oder der RTF mit dem „S-Works“-Schriftzug auf dem Unterrohr auftaucht, kann sich neidischer Blicke sicher sein. Das wissen auch die US-Amerikaner und lassen sich die Top-Version ihres vielseitigen Straßenrenners entsprechend gut bezahlen.

Doch trotz aller Erfolge bleiben die Entwickler von Specialized nicht untätig. Hinzugekommen ist das neue Roval-Rapide-Cockpit, das die Amerikaner für 580 Euro zum Nachrüsten anbieten. Es soll das Tarmac SL7 noch mal 50 Gramm

leichter und um 4 Watt schneller machen – oder, wie Specialized es berechnet hat: 32 Zentimeter Vorsprung auf einem 250-m-Zielsprint sichern.

Mit diesem letzten Puzzleteil bestätigt das Tarmac auf der Straße noch einmal seinen herausragend vielseitigen Charakter. Nur zur Erinnerung: Bei der Entwicklung wurde es aerodynamisch so optimiert, dass Specialized die Weiterentwicklung seines eigentlichen Aero-Renners Venge einstampfte. Und man spürt es auch: Das S-Works Tarmac ist unterwegs einfach extrem schnell. Langsam fahren? Ein Ding der Unmöglichkeit! Mit 6,9 kg Komplettgewicht inklusive der sehr leichten Roval-Rapide-Laufräder erklettert es jeden noch so steilen Pass und jede giftige Rampe problemlos, in den Abfahrten liegt es extrem satt und vermittelt sehr viel Sicherheit und Kontrolle.



Das gefällt
Ein Rad für Kletterer, Sprinter oder Puncteure: Das Tarmac SL7 gibt sich extrem vielseitig.



Das weniger
Technisch ist das Tarmac über jeden Zweifel erhaben. Wäre da nicht der exorbitante Preis...

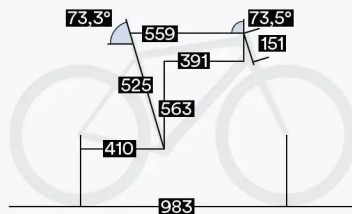


Das perfekte Rad für...
... alle, die sich nur mit dem Allerbesten zufrieden geben (und es sich leisten können) und auf einem echten Weltmeisterrad sitzen wollen.

**GESCHICHTE:**

Das neue Madone SLR soll den ehemaligen Weltmeister Mads Pedersen beflügeln und zu neuen Siegen tragen.

Mit seinen flächigen Rohrprofilen und dem charakteristischen Knick im Sitzrohr mit Luftdurchlass präsentiert sich das neue Trek Madone mit äußerst markanter Silhouette. Schlicht nervig: Die nur aufgesteckte Abdeckkappe am Vorbau neigt auf schlechten Straßen zum Klappern.

**BASICS**

Preis/Vertrieb	15 699 Euro/ Fachhandel
Gewicht*	7,4 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	47/50/52/54/56/58/60/62

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Sram Red eTap AXS, 10–33
Kurbelsatz	Sram Red eTap, 48/35 PM
Bremse	Sram Red HRD, 160/160
Laufräder	Bontrager Aeolus RSL 51
Reifen	Bontrager R4 320, 25 mm
Cockpit	Madone Lenker-/Vorbauereinheit
Vorbaulänge	100 mm
Sattel	Bontrager Aeolus RSL
Stütze	Madone Sitzturmaufsatz

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel ▼ sportlich
Handling	laufruhig ▼ wendig

ROADBIKE-KOMPASS

Komfort	hart ▼ komfortabel 283 N/mm
Gewicht	schwer ▼ leicht 7,4 kg
Laufradgewicht (fahrbereit inkl. Discs, Bereifung, Kassette)	schwer ▼ leicht 2697 g

*Gesamtgewicht ohne Pedale

Trek

Madone SLR 9 AXS Gen 7

Manchen Leichtbau-Rennern sagt man nach, dass sie Berge quasi einebnen, so leichtfüßig erklimmen sie auch steilste Rampen. Das brandaktuelle Madone SLR von Trek dagegen schlägt dem Wind ein Schnippchen. Selbst wenn der stramm von vorn kommt, arbeitet er sich am neuen Madone vergeblich ab: Mit spielerischer Mühelosigkeit teilt der Aero-Renner die Luft und bietet dem Wind gefühlt keine Angriffsfläche. Die Trek-Ingenieure haben hier ganze Arbeit geleistet und innovative Lösungen wie „IsoFlow“ – den markanten Knick samt Luftdurchlass im Sitzrohr – erdacht. Damit soll Gewicht gespart, gleichzeitig Komfort und Aerodynamik verbessert werden. Außerdem wurde die Lenker-Vorbau-Einheit aerodynamischer und im Oberlenker spürbare drei Zentimeter schmaler als unten, um die letzten paar Watt rauszukitzeln.

Das Gewicht des Renners konnten die Entwickler ebenfalls minimieren – bei früheren Versionen oft ein Schwachpunkt des Madone. In der aktuellen, 7. Generation stehen jetzt nur noch sehr gute 7,4 kg auf der ROADBIKE-Waage. Damit erklimmt das SLR Anstiege sehr ordentlich, auch wenn die Berge nicht als natürliches Habitat des Madone gelten. Doch nur auf wenigen Rädern macht es so viel Spaß, mit Top Speed Konkurrenten zu jagen, die Nase gefühlt nur knapp über dem Asphalt. Fliegen? Kann nicht schöner sein!

Erfreulich: Die innovative Heckpartie geht nicht zulasten des Komforts und flex ordentlich. Etwas breitere Reifen als die verbauten 25er würden dem Madone dennoch gut zu Gesicht stehen. Und die billig wirkende, klappernde Steuersatzabdeckung ist bei einem Rad dieser Preisklasse schlicht ein No-Go.



Das gefällt
Am liebsten nur Top Speed: Das Madone SLR ist ein Aero-Renner wie er im Buche steht.



Das weniger
Die klappernde Steuersatzabdeckung ist an einem Top-Renner mehr als ein Schönheitsfehler.



Das perfekte Rad für...
... alle, die bei ihren Ausfahrten keinen Gedanken an die Windrichtung verschenken wollen und über ein sehr gut gefülltes Sparbuch verfügen.

Weitere Profi-Renner, die ROADBIKE in früheren Ausgaben bereits getestet hat.

Nachspielzeit

Agron Beqiri, Björn Hänsler, Veronika Schäf



BMC Teammachine SLR01 LTD

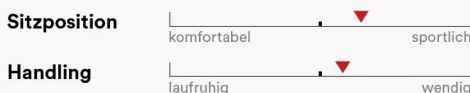


Die Teammachine SLR01 LTD von BMC ist eine echte Rarität im Peloton: Das AG2R Citroën Team setzt als einzige World-Tour-Mannschaft noch auf Campagnolo und geht in diesem Jahr (anders als noch bei unserem Test in *RB 07/22*) mit der neuen Super Record EPS sowie den neuen Hyperon-Laufrädern an den Start.

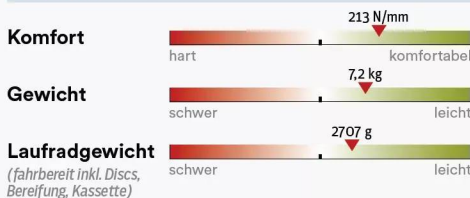
BASICS

Preis/Vertrieb	15260 Euro/Fachhandel
Gewicht*	7,2 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	420/455/485/510/530/550/570

CHARAKTER



ROADBIKE-KOMPASS



Cube Litening Air C:68X SLT

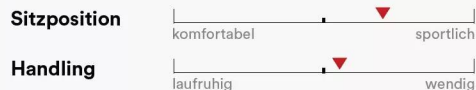


Ein Profi-Renner muss extrem teuer sein? Cube beweist das Gegenteil! Für bergige Etappen nutzt das Team Intermarché-Circus-Wanty das Litening Air C:68X SLT, das trotz Top-Spec mit Dura-Ace Di2 vergleichsweise faire 8000 Euro kostet und mit seinem leichtfüßigen Fahrverhalten in ROADBIKE 03/23 beeindruckte.

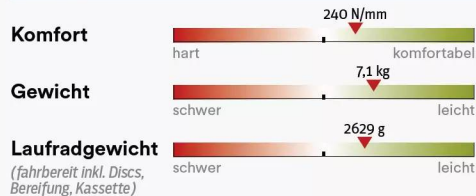
BASICS

Preis/Vertrieb	15999 Euro/Fachhandel
Gewicht*	7,1 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	47/51/54/56/58/61

CHARAKTER



ROADBIKE-KOMPASS



Colnago V4Rs



Das eine Rad für alles: Egal ob Flachetappe oder Hochgebirge – Tour-Favorit Tadej Pogacar wird ausschließlich auf seinem V4Rs von Colnago unterwegs sein, das in Ausgabe 05/23 auch die ROADBIKE-Redaktion mit seinem sehr agilen, sehr lebendigen Fahreindruck und den guten Klettereigenschaften überzeugte.

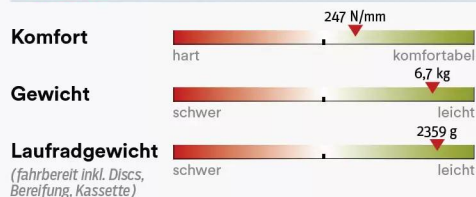
BASICS

Preis/Vertrieb	7999 Euro/Fachhandel
Gewicht*	6,7 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	50/52/54/56/58/60

CHARAKTER



ROADBIKE-KOMPASS



*Gesamtgewicht ohne Pedale



Mobilität der Zukunft
NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL



7 FAHRRAD-HECKTRÄGER IM TEST

HALT MAL



EBEN

Der Urlaub steht bevor, das Auto ist voll, doch das geliebte Rennrad soll mit? Mit diesen Fahrradträgern für die Anhängerkupplung hast du dein Rad immer dabei.

TEXT | LUKAS ITTENBACH, CARINA BELLUOMO
FOTOS | ROSSEN GARGOLOV

Sommerzeit ist Reisezeit! Wer jetzt „on the road“ ist und mit Kind und Kegel in Urlaub fährt oder einfach mit den Rennrad-Buddies ein Radwochenende verbringen möchte, ist mit einem Fahrradträger für die Anhängerkupplung bestens bedient. Doch nicht nur Rennradler sind oftmals auf die externe Transportmöglichkeit fürs Zweirad angewiesen. Auch der Radtourismus legt zu: Laut der Radreiseanalyse 2023 des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) haben im Jahr 2022 rund 4,6 Millionen Menschen eine Radreise unternommen. Ein Kupplungsträger ist laut ADAC nicht nur das sicherste (verglichen mit Heck-/Dachträgern), sondern auch das spritsparendste Transportsystem. In puncto Mehrverbrauch schlagen Heckträger die anderen Systeme um Längen. Im ADAC-Test waren es bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h nur 6,3 % Mehrverbrauch.

Wir haben gemeinsam mit der Zeitschrift „auto motor und sport“ sieben Radträger für die Anhängerkupplung, die auch schwere E-Bikes aufnehmen, in Sachen Handhabung und Sicherheit auf die Probe gestellt. Damit der Transport auch wirklich sicher ist, gilt es vieles zu beachten – vor allem, wenn nicht nur leichte Rennräder mit auf die Reise gehen: So muss der Träger das Gewicht der zu transportierenden Fahrräder stemmen können, zum anderen dürfen Radträger plus Zuladung die Stützlast der Anhängerkupplung nicht überschreiten. Auch die technischen Daten der Träger ►

Im Prüfzentrum in Boxberg haben wir die Träger umfangreich getestet. Dafür wurden sie penibel genau montiert.



„Ein abklappbarer Träger für die Anhängerkupplung ist die beste Transportmöglichkeit – für Kurztrips oder Urlaube.“

Lukas Ittenbach, Redakteur

spielen eine große Rolle für die Transport-sicherheit und müssen für die jeweiligen Räder passen. Soll ein Rad mit Carbon-Rahmen transportiert werden, der auf Klemmkräfte empfindlich reagiert, empfiehlt sich ein spezieller Schutz. Viele Hersteller bieten solche Schonere an, alternativ empfehlen sich Rohrisolierungen aus dem Baumarkt, die das geliebte Rennrad schützen.

Regeln und Pflichten

Auch im Straßenverkehr gilt es einiges zu beachten: ADAC-Experten raten dazu, maximal 120 km/h schnell zu fahren. Darauf verweisen auch die Anbieter, im Normalfall dürfen die meisten Träger nur bis Tempo 130 km/h bewegt werden. Vor dem ersten Urlaub sollte man den Träger einmal montiert haben, die Positionierung der Räder testen und eine Proberunde drehen. Denn nicht nur der Luftwiderstand erhöht sich, auch das Fahrverhalten ändert sich.

Soll es ins Ausland gehen, heißt es auf länderspezifische Bestimmungen zu achten, was die überstehende Ladung angeht. In Italien braucht es z. B. eine Warntafel.

Qualitätsunterschiede

Im Test haben wir bei allen Trägern zunächst die Bedienungsanleitung, dann die Verarbeitung, das Konzept und die Montage geprüft. Die meisten Anleitungen bieten ordentliche Erklärungen zur Sicherheit, für Aufbau und Befestigung könnten die einzelnen Montageschritte bei einigen Probanden jedoch etwas besser erklärt sein.

Um die maximale Zuladung der Träger auszureizen, haben wir nicht mit filigranen Rennrädern, sondern mit schweren E-Mountainbikes getestet, die zusammen 53,7 Kilo wogen. Erfreulich: Alle Systeme konnten das Gewicht problemlos tragen. Beim Fixieren gab es aber durchaus qualitative Unterschiede: Der MFT-Träger etwa erhielt Punktabzüge, weil die Schnallen sehr kurz gehalten sind. Erst nach Demontage des eigentlich empfehlenswerten Gummischutzes passte die Länge. Auch viele Greifarme zeigten sich nicht ideal konstruiert. Der Träger von Uebler überzeugte hier zwar mit der einhändigen Bedienbarkeit der Greifarme, jedoch ist vor allem der kleinere etwas kurz und unflexibel geraten.



Bremsen! Mit jedem Fahrradträger wurde der Testwagen aus 100 km/h bis zum Stillstand abgebremst.



Paris-Roubaix-Feeling: Auch über Kopfsteinpflaster führte der Testparcours.



Durch den Slalomparcours mit 18 Meter Pylonenabstand ging es mit 60 km/h.

SO TESTET ROADBIKE

In unserem Test, der gemeinsam mit „**auto, motor und sport**“ durchgeführt wurde, haben wir die Fahrradträger auf ihre Handhabung und Sicherheit untersucht. Im Kapitel „**Aufbau und Gebrauch**“ wurde die Verständlichkeit der Anleitung sowie die Verarbeitung und das Konzept der Träger bewertet. Im Fokus standen jedoch vor allem die Montage, die Beladung der Träger sowie die Befestigung der Räder auf dem Halter. Auch die Qualität der

Diebstahlsicherung und des Heckklappenzugs bei beladenem Träger flossen in die Bewertung mit ein. **Die Fahrversuche** führten wir mit einem Volvo XC60 durch. Sie bestanden aus Slalomparcours und doppeltem Spurwechsel bei 60km/h – beides sollte abruptes Ausweichen simulieren. Hinzu kamen Vollbremsungen aus 100km/h sowie Tests auf der Rüttelstrecke, um Fahrten auf holprigen Strecken oder Feldwegen nachzustellen. Dabei waren auf den Trägern zwei E-Mountainbikes (Centurion No Pogo R2700i und Cube Stereo Hybrid 140 HPC TM 750) mit einem Gesamtgewicht von 53,7 Kilogramm befestigt.

Sechs der sieben Radträger ließen sich sicher und fest auf der Anhängerkupplung des Volvo XC60 befestigen und bestanden die Fahrversuche. Der Letztplatzierte im Test, der Menabo Alcor 2, erhielt am Ende die Note „schwach“, da er während des Ausweichtests nicht nur heftig zu beiden Seiten ausschlug und dabei den Stoßfänger des Testwagens beschädigte. Der Abklappmechanismus des Trägers löste sich zudem, daraufhin prallten der Träger und die beiden Test-Bikes auf den Boden. Der Fahrradträger war danach defekt und konnte nicht weiter genutzt werden.

FAZIT: Das Ergebnis überrascht positiv. Günstig muss nicht schlecht sein. Der Norauto-Träger von ATU ist dafür der beste Beweis: Als günstigstes Produkt im Test stach er mit seinem flexiblen Konzept heraus und sicherte sich mit seiner soliden Performance in den Fahrversuchen den Testsieg, knapp dahinter der fast doppelt so teure Atera. Auch die Träger von Eufab, MFT, Oris und Uebler transportieren dein (Renn-)Rad sicher und verlässlich.



Peruzzo Pure Instinct 2

Der Peruzzo Pure Instinct 2 war eigentlich als achter Radträger für den Test vorgesehen. Leider konnten wir diesen nicht testen.

Beim Montagetest stellte sich heraus, dass zwei für die großen E-Bikes nötigen Schienenverlängerungen fehlten. Die Service-Hotline des Online-Händlers konnte uns leider nicht sagen, ob es sich dabei um ein Versehen handelt. Allerdings hätte die Nachlieferung der Schienenverlängerung drei bis fünf Werkzeuge gedauert – zu lang für den Test. Wir haben den Träger trotzdem in Sachen Montage in Augenschein genommen. Der Haltemechanismus ist einfach zu bedienen, es braucht allerdings einen Inbusschlüssel, um die Stellschraube festzuziehen, was uns trotz mehrmaligen Versuchs nicht vollständig gelang. Die Greifarme sind sehr flexibel und im Winkel verstellbar. Einen Diebstahlschutz gibt es lediglich für die Kupplung, nicht aber für die Räder. Der Abklappmechanismus des Peruzzo-Fahrradträgers lief im Test stabil.



Hersteller	Atera	Eufab	Menabo
Modell	Genio Pro Advanced	Premium II	Alcor 2
Stärken und Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> + gutes Platzangebot für die Fahrräder, breite Schienen + Ratschenfunktion für die Greifarme, sitzt absolut fest - Griffe erfordern viel Kraft - sehr hohes Gewicht des Fahrradträgers, sehr teuer 	<ul style="list-style-type: none"> + problemlose Montage des Trägers auf der Kupplung + Laufradefestigung fummelig - Stellschraube muss per Maulschlüssel nachgezogen werden - komplizierte Befestigung wegen klobiger Haltegriffe 	<ul style="list-style-type: none"> + intuitive Anbringung auf der Anhängerkupplung + lange Halteschlaufen - verursachte im Test Schäden am Auto und den Fahrrädern - Befestigung an der Kupplung birgt Sicherheitsrisiko

UVP/Kaufpreis Internet	898 Euro/551 Euro	645 Euro/389 Euro	537 Euro/309 Euro
Gewicht	21,4 kg	17 kg	16,2 kg
max. Zuladung/Fahrräder	60 kg/2	60 kg/2	60 kg/2
Träger vormontiert	ja	ja	teilweise
Abklappmechanismus	ja	ja	ja

PRAXISWERTUNG AUFBAU UND GEBRAUCH			
Verarbeitung/Konzept			
Montage			
Qualität Montageanleitung			
Beladung			
Fahrradbefestigung			
Diebstahlsicherung			
Heckklappenzugang			

PRAXISWERTUNG FAHRVERSUCHE			
Ausweichtest			
Rütteltest			
Vollbremsung			

Fazit	Ateras Träger kommt mit top Bedienungsanleitung sowie verstellbarem Abklappmechanismus. Einziges Handling-Manko: Die Griffe verlangen nach Kraft. Gut: Die Laschen lassen sich nur lösen, wenn der Schlüssel steckt, zudem gut bedienbare Ratschen. Souverän in den Fahrversuchen.	Bei der Erstmontage muss die Stellschraube mit Werkzeug nachjustiert werden. Hohe Flexibilität dank auf der Schiene verstellbarem Halter. Massive Greifarme, voluminöser Schraubkopf. Punktabzüge bei den Fahrversuchen, da sich der Eufab beim Slalomtest minimal verschob.	Die Erstmontage ist aufwendig, im Betrieb zeigte der Menabo klare Mängel: Die Räder berühren sich auf dem Träger, beim Ausweichtest verdrehte sich der Träger und verschrammte den Stoßfänger. Zudem löste sich der Abklappmechanismus, dabei wurden die Räder beschädigt.
-------	--	--	--

TESTURTEIL

ÜBERRAGEND

SEHR GUT

SCHWACH

ROADBIKE
08/23
**Test-
sieger**



MFT

Compact 2e+1

- + geringes Packmaß
- + stabiles Abklappen
- + flexible Halterung
- keine Ratschen an den sehr kurzen Laufradschnallen
- Felgen-Gummischutz musste für den Test entfernt werden



Norauto

E-Fit 200-2

- + Anbringung am Rahmen flexibel, Haltegriff höhenverstellbar
- + lange Trägerschienen
- + super Preis/Leistung, günstigster Träger im Test
- teilweise schlecht verständliche Bedienungsanleitung



Oris

Tracc

- + guter Halt an der Kupplung
- + Schlaufen bieten Atera-ähnliche Ratschenfunktion
- + leicht zu tragen
- schwergängige Schlösser
- störrischer Stromstecker
- Nachspannen etwas fummelig



Uebler

F24

- + kleines Packmaß und sehr geringes Gesamtgewicht
- + intuitive, schnelle und sehr einfache Montage
- kein Abklappmechanismus
- teuer, die einstellbaren Greifarme könnten flexibler sein



490 Euro / 419 Euro

16,4 kg

60 kg/2

ja

ja

380 Euro / 300 Euro

17,3 kg

60 kg/2

ja

ja

575 Euro / 409 Euro

17 kg

60 kg/2

ja

ja

563 Euro / 563 Euro

12 kg

60 kg/2

ja

nein

Positiv fiel die Flexibilität der Greifarme auf. Da die Befestigungsschnallen recht kurz sind, musste der Gummischutz für die Felgen entfernt werden. Breite Schienen, eine Ratschenfunktion wäre beim Beladen hilfreich. In den Fahrtests lieferte der Träger ein zufriedenstellendes Ergebnis.

Der Norauto überzeugt mit Flexibilität bei der Montage, hoher Stabilität und gutem Haltegriff. Er lässt sich auf der Kupplung sehr gut festziehen und sitzt sicher – kein Verschieben im Fahrttest. Schnallen mit Gummischutz, lange Schienen. Geringes Packmaß, gut tragbar: Testsieg!

Der Oris Tracc ist dem MFT ähnlich. Er wird über die rechte Seite nachgespannt (Foto) und sitzt fest auf der Kupplung. Im Gegensatz zum MFT bietet er Ratschen an den Schlaufen der Greifarme. Angenehm unauffällig bei den Fahrversuchen. Der Beleuchtungsstecker ist schwergängig.

Ueblers F24 lässt sich intuitiv und schnell anbringen, sitzt fest und sehr sicher. Mit seinen zwölf Kilo ist er ein echtes Leichtgewicht. Leider ist der Träger nicht abklappbar und kommt mit etwas kurzen, wenig flexiblen Greifarmen. Unterm Strich dennoch ein sehr guter Träger.

SEHR GUT

ÜBERRAGEND

SEHR GUT

SEHR GUT

DIGITALE HELFER FÜR MEHR SICHERHEIT

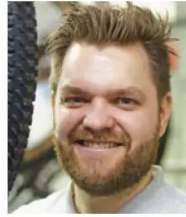
SMARTE HELFER

Radfahren wird immer digitaler. Gut so, dient doch vieles davon unserer eigenen Sicherheit. Wir zeigen smarte Gadgets, die Sinn ergeben.

TEXT | MORITZ SCHWERTNER FOTOS | HERSTELLER

Blick zurück:
Garmins Varia-Radar erweitert
das Sichtfeld nach hinten.





„Smart ist zwar ein inflationär verwendeter Begriff, die hier gezeigten Helfer verdienen die Bezeichnung aber unbedingt. Sie machen das Radleben sicherer und einfacher.“ Moritz Schwertner, Redakteur

Früher war alles besser: Ein Satz, der gerne von Menschen bemüht wird, die sich Veränderungen verschließen möchten. Doch die menschliche Innovationskraft ist ungebrochen, und auch der Radsport lebt, ändert und wandelt sich. In vielen Fällen zum Besseren – gerade in puncto Sicherheit.

Und genau an dieser Stelle setzen die hier gezeigten smarten Helferlein für uns Radbegeisterte an: Livetracking, Crash-Sensorik, Radar-Warner, digitaler Diebstahlschutz & Co. wären früher undenkbar oder viel zu kompliziert und/oder teuer gewesen. Heute dagegen ist vieles günstig nachzurüsten oder gar schon Bestandteil bereits genutzter Peripherie – etwa in Gestalt des eigenen Smartphones. In Summe verändert das unseren Sport merklich: Hatte man früher nur ein eher mau leuchtendes, batteriehungriges Licht, gibt es heute helle, die Nacht durchdringende LED-Leuchtfeder im kompakten Format sowie verlässlich funktionierende GPS-Ortung für das eigene Rad oder gar unser Leben.

Denn auch das gehört leider immer noch dazu: Wer viel unterwegs ist, kommt auch mal in brenzlige Situationen –

selbst verschuldet oder unverschuldet ist dabei zweitrangig. In solchen Situationen zählt jede Sekunde, die etwa durch Unfallerkennung mittels Crash-Sensoren minimiert werden kann. Auch Diebstahlschutz ist heutzutage eine ganz andere Nummer als noch vor zehn Jahren. Schützte früher nur ein wachsames Auge samt fettem Kettenschloss vor eifrigen Langfingern, können wir unser Rad heute dank gut versteckter Tracking-Hardware auch mal kurz aus dem Auge lassen, wenn wir kurz in der Eisdielen verschwinden.

Selbst etwas vermeintlich Profanes wie Fahrradnavigation erleichtert das Leben von Rennrad-, Gravel- und MTB-Piloten. Tourenportale à la Komoot lassen sich problemlos mit Garmin-, Wahoo- oder anderen Rad-Computern verbinden und machen die Nutzung so besonders komfortabel.

Kurz: Früher war eben nicht alles besser – das zeigt dieser Überblick sehr eindrücklich. ▶

Eine Aktion von



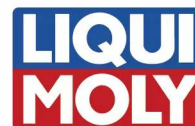
Mobilität der Zukunft

NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL



Unsere Partner der Sicherheitsinitiative

DAIMLER TRUCK



LIVETRACKING



Klar erkennbar: Die selbstklebenden „GPS-Puks“ sind optisch auffällig.

Integriert: Bei Specialized steckt der Sensor im Haltesystem des Helms.



Specialized/Tocsen

Alleine auf großer Tour? Für die Liebsten daheim kann das oft puren Stress bedeuten. Genau bei diesen Unwegbarkeiten setzen die selbstklebenden Sturz-Sensoren von Specialized und Tocsen an. Die informieren im Sturzfall nicht nur per App und SMS deine Notfallkontakte, mit dem Tocsen kann man sogar auf Ersthelfer aus der eigenen Community zurückgreifen, sofern welche davon in der Nähe sind. Weiterer Clou: Mit Tocsen Plus kooperiert der Hersteller mit der Nürnberger Versicherung, dann sind zusätzlich noch eine Rettungsversicherung inklusive Prämien für Rettungs- und/oder Invaliditätsfall sowie ein Crash-Replacement für den Sensor inklusive. Der Specialized-Sensor wird per Knopfzelle gespeist, Tocsen lädt per USB-Stecker. Cool: Specialized verbaut den Sensor standardmäßig in vielen seiner Helmmodelle.

■ Preis: ab 50 Euro ■ www.specialized.com / www.tocsen.com

ALTER NATIV



Apple hat in seinen Smartwatches und Apps ähnlich funktionierende Features fest integriert. Apples Sturzerkennung in den Watches funktioniert blendend und sendet nach einem Crash und bei Nichtreaktion eine SMS an vordefinierte Kontakte inklusive GPS-Koordinaten. Alternativ kann man seine Liebsten nach Freigabe in der „Wo ist?“-App auch das Livetracking erlauben.

Garmin, Wahoo, Sigma und andere bieten ebenfalls eine Crash-Erkennung in den GPS-Computern an. Nachteil dabei: Ohne gekoppeltes Smartphone in Reichweite und mit Funkempfang



kommt die Unfallkette nicht in Schwung, was übrigens auch für Apple gilt. Cool: Auch Garmin und Wahoo können Livetracking, so können Daheimgebliebene deine Tour am Rechner mitverfolgen.

SCHEINWERFER

Lezyne

Macht aus der Nacht- eine Tagfahrt: Bis zu satte 500 Lumen schießt die Power HB Drive 500 nach vorn, dank integriertem Fernlicht strahlt sie ohne Gegenverkehr sogar besonders weit. Und das Beste: Die Lezyne hat eine StVZO-Zulassung und kommt im Loaded-Kit mit einer praktischen und schicken Vorbauhalterung.

■ Preis: ab 130 Euro
■ www.lezyne.com

BREMSLICHT

Lupine

Ein Rücklicht ist auch tagsüber eine hervorragende Idee! Das gezeigte Lupine-„Rotlicht“ hat sogar eine blitzschnell per Beschleunigungssensor aktivierte Bremslichtfunktion – für dich und den Verkehr hinter dir ein wichtiges Sicherheitsfeature. Natürlich mit StVZO-Zulassung, auch als noch hellere Max-Version zu haben, geladen wird per USB.

■ Preis: ab 98 Euro ■ www.lupine.de



LUFTDRUCK-SENSOR

SKS Airspy

Kleine Veränderung, große Wirkung: Richtiger Luftdruck trägt viel zur Fahrsicherheit bei und entscheidet mit über Tourenlust oder -frust.

Der Airspy von SKS überwacht deswegen via Bluetooth oder ANT+ per App oder kompatibelem GPS-Computer den Reifendruck und kündigt so „Schleicher“ rechtzeitig an. Ventil und Sensor sind für 8,3 Bar ausgelegt und als SV- oder AV-Aufsatz oder als Tubelessventil in diversen Längen erhältlich, je nach Modell wiegt jeder Luft-Spion 17 bis 18 Gramm.

■ Preis: 100 Euro im Set ■ www.sks-germany.com



RADAR-WARNER



Garmin Varia

Wer kennt es nicht: Wie aus dem Nichts zieht der Vertreter-Diesel gefühlte Millimeter am Lenker vorbei. Mit den Varia-Modellen von Garmin werden solche Erlebnisse in Zukunft etwas planbarer: Mit kompatiblen Garmin-Computern funkt der am Sitzrohr befestigte Radar-Warner aus bis zu 140 Meter Entfernung anrauschende Fahrzeuge oder Radfahrer aufs Display und kündigt diese visuell und akustisch über den Radcomputer an. Und das Beste: Den Varia gibt's in drei Modellen, eine „Basis-Variante“ ohne Schnickschnack für 150 Euro, die hier gezeigt mit integriertem Rücklicht für 200 Euro oder eine mit zusätzlicher Full-HD-Dashcam mit 16 GB Speicher. Die schlägt jedoch mit happigen 400 Euro zu Buche.

■ Preis: ab 150 Euro ■ www.garmin.com

EXTRA-BELEUCHTUNG



Reflektorbänder

Zugegeben: Digital ist an den gezeigten Reflektorbändern nix.

Und über die Optik lässt sich auch streiten: Doch Gesehenwerden ist im Straßenverkehr alles, und dabei helfen die von anderen Verkehrsteilnehmern angestrahlt Bänder wunderbar, sie leuchten bereits aus der Ferne gut sichtbar. Gerade bei Winterfahrten eine extrem günstige, nur wenige Gramm schwere Investition. Ganz ohne Akku.

■ Preis: ab 2 Euro ■ *Fachhandel*

Lumos

Am Körper getragene Lichtquellen unterliegen in Deutschland nicht (!) den strengen StVZO-Regelungen, weshalb der Ultra von Lumos nicht nur über drei Helle „COB“-LEDs verfügt, sondern zudem auch noch per Apple Watch oder Fernbedienung Abbiegehinweise geben kann. Vorne strahlt ein weißes Positionslicht, hinten hingegen leuchten zwei rote LED-Streifen. In S, M-L oder XL und vielen Farben verfügbar.

■ Preis: ab 120 Euro ■ eu.ridelumos.com



DIEBSTAHLSCHUTZ

Knog



Mal eben schnell das Rad beim „Tankstopp“ stehen lassen? Keine gute Idee, außer, das Rad verfügt über eine integrierte Alarmanlage wie beim Auto. Der wetterfeste Knog Scout wird unter den Flaschenhalter geschraubt und per iOS-App (de-)aktiviert – und bietet genau das: eine Alarmanlage! Wird das Rad samt Scout bewegt, ertönt unmittelbar ein schriller 85-dB-Alarnton am Scout, zusätzlich ein Signal am iPhone. Das System ist im Handumdrehen eingerichtet, nutzt Apples „Wo ist?“-Netzwerk und lässt sich so weltweit orten – wie auch Apples AirTags (unten). Eine Akkuladung soll für sechs Monate reichen, der Ladestand wird via App ausgewiesen, ein USB-C-Kabel liegt leider nicht bei, zwei M5-Sicherheitsschrauben hingegen schon. Das Gewicht ist indes verschmerzbar: Nur 29 Gramm sollte einem der Diebstahlschutz allemal wert sein. Derzeit leider nur für iPhones.

■ Preis: 60 Euro ■ www.knog.com

Gibt Laut: Satte 85 dB spuckt der Knog Scout bei Bewegung aus – und meldet die Position ans iPhone.



ALTER NATIV

Apple AirTag Diese Mini-Bluetooth-Sender melden über iPhones und iPads in der Umgebung den Standort deines Rades in die „Wo ist?“-App. Aber: Um Missbrauch/Stalking auszuschließen, warnt Apple User auch vor fremden AirTags, was die Wirkung als Diebstahlschutz stark einschränkt. Kosten: 39 Euro für den AirTag, die gezeigte „Matrix“-Sattelhalterung von Lezyne kostet 20 Euro.



NAVIGATION PER SMARTPHONE

Komoot

Egal ob Entdeckungstour oder einfach nur schnell den Weg nach Hause finden: Die in der Basisversion kostenlose Komoot-App für Android oder iOS gehört als Navigations- und Expeditionshelfer für Rennrad-, Gravel-, Mountainbike- oder gar Wander-Touren auf jedes Radfahrer-Handy. Eine große Community kuratiert zudem spannende Routen und stellt diese zum Download bereit.

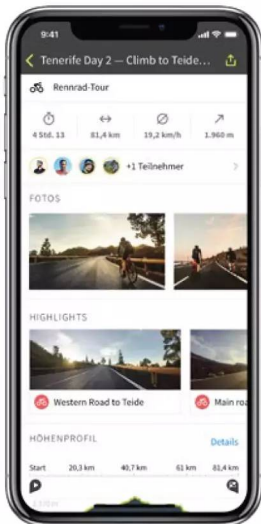
■ Preis: kostenlos / Regionen ab 4 Euro ■ www.komoot.de

Finn Handy-Halterung

Die gezeigte Halterung von Finn ist ein Liebling der Redaktion: klein, nur einige wenige Gramm schwer und für jeden Lenker oder Vorbau passend. Das beste: Das teure Smartphone – egal von welchem Hersteller – hält bombenfest. Trotz fehlendem Wetterschutz nicht nur als Notfall-Equipment brauchbar. Preis: 16 Euro.



Übersichtlich
Komoot versteht sich als Navi-Software und Community für Sportler.





Vom Alltagsrad über MTB und Rennrad bis zum E-Bike: Die Experten von Sonax bieten perfekt auf die Bedürfnisse aller Radfans abgestimmte Reinigungs- und Pflegeprodukte.



HOL DAS BESTE AUS DEINEM BIKE

Die Bike-Pflegeserie von Sonax ist speziell auf die Anforderungen ambitionierter Radfans abgestimmt. Produkte wie der Sonax Bike Reiniger ermöglichen Reinigung und Pflege auf höchstem Niveau – und sorgen für maximalen Fahrspaß und Werterhalt!

Mit dem **Sonax Bike Reiniger**, ausgestattet mit einer besonders leistungsstarken Formel, geht es typischen Verschmutzungen an allen Fahrrädern – auch E-Bikes – an den Kragen: Selbst hartnäckig anhaftenden Schmutz löst die bewährte Sonax-Formel zuverlässig und materialverträglich. Zudem lässt sich der mehrfache Testsieger auch zur Reinigungsunterstützung an der Kette, dem Kettenblatt und den Zahnkränzen verwenden. Neben der praktischen 750-ml-Sprühflasche gibt es das Produkt auch im 5-Liter-Kanister zum Nachfüllen.

Alles unter Strom

Zum Schmieren und Schützen besonders stark belasteter E-Bike-Ketten haben die Neuburger das **Sonax E-Bike Ketten Spray** entwickelt. Das Produkt mit praktischem „Easy Spray“-Doppelsprühsystem schützt und schmiert die Kette und pflegt das Kettenblatt sowie die hinteren Zahnkränze. Der Sprühkopf ermöglicht den besonders einfachen Wechsel zwischen flächigem und punktgenauem Produktauftrag – ohne Umstecken eines Sprührohrs oder Wechselsprühkopfes. Das Spezialventil erlaubt dabei eine besonders flexible Anwendung aus jeder Lage – sogar über Kopf lassen

sich die Spraydosen anwenden. Durch die wasserabweisende Wirkung schützt die Formel auch elektronische Kontakte und verhindert die Bildung von Kriechströmen. Das Ketten Spray haftet besonders lange an Antriebskomponenten und überzeugt durch hervorragende Kriecheigenschaften. Es hält bewegliche Teile leichtgängig, minimiert den Verschleiß, verdrängt Wasser und bewirkt zuverlässigen Korrosionsschutz.

Für sportliche Belastungen

Besonders für den sportlichen Fahrradeinsatz ist das **Sonax Bike Kettenöl Ultra** zu empfehlen, das mit neuer Rezeptur in allen wichtigen Eigenschaften mehr Leistung bietet: Die Reibung der Antriebsteile wird reduziert und ein dauerhafter Schutz vor Verschleiß und Korrosion erreicht. Das Öl zeichnet sich außerdem durch hohe Kriech- und Haftwirkung aus. Die Anwendung wirkt wasser-, staub- und schmutzabweisend.

Bequem, flächig anwendbar

Eine bequeme und flächige Anwendung beim universellen Einsatz an allen Fahrrädern gewährleistet das **Sonax Bike Ketten Spray**. Es

bewirkt durch seinen gleichmäßigen Sprühstrahl einen Reinigungseffekt, schützt und schmirt die Glieder, das Kettenblatt und die Zahnkränze. Die Formel sorgt für Leichtgängigkeit an allen beweglichen Teilen, überzeugt durch gute Kriechwirkung und Haftung. Das Spray reduziert den Verschleiß der Antriebskomponenten, verdrängt Feuchtigkeit und schützt vor Rost und Co.

Gut geschmiert rollt besser

Das **Sonax Bike Spezialöl** eignet sich für die Pflege und Wartung aller Fahrräder und hat sich auch bei der Anwendung an typischen E-Bike-Komponenten bewährt. Die nicht verharzende Rezeptur überzeugt durch ihre ausgezeichneten Schmiereigenschaften zum Beispiel an Schaltkomponenten, Bremshebeln und Bowdenzügen. Gut zu wissen: Das Spezialöl ist auch für die Schmierung von Zügen mit hochwertiger Gore-Tex- oder Teflon-Ummantelung geeignet.

Mehr
Infos unter
sonax.de

SONAX[®]
MADE IN GERMANY



Votec VRC Pro

Eine All-in-one-Lösung soll das VRC Pro von Votec sein – auf Asphalt und Schotter. Wir haben den Allroad-Renner über 1000 Kilometer getestet – auch auf den Pavés von Paris–Roubaix.

TEXT | ERIC GUTGLÜCK FOTOS | VERONIKA SCHÄF

Das Testrad

Ein Allroad-Bike ist per Definition auf allen Straßen zu Hause. „Also auch auf den Pflaster-Sektoren von Paris–Roubaix“, dachte sich Redakteur Eric Gutglück, als er die 1000 Kilometer mit dem Votec VRC Pro in Angriff nahm. Und auch bei Votec war man sich sicher, dass das Rad den 170 Kilometern der Paris–Roubaix Challenge über 55 Kilometer Kopfsteinpflaster gewappnet sein würde. Seit unserem letzten Test (vgl. *RB* 11/2020) wurde das Rad zwar neu ausgestattet, das Rahmen-Set blieb aber unangetastet. Für den Sommer 2023 hat Votec zudem eine neue Ausstattung des Allroad-Renners angekündigt – die hier getestete Pro-Version mit Shimanos 12-fach-Ultegra Di2 (3499 Euro) kommt künftig als VRC Elite mit Dura-Ace Di2 und Carbon-Lenker für 5999 Euro und identischem Rahmen-Set. Gewiss kein Schnäppchen – aber in Anbetracht der Ausstattung immer noch ein attraktives Angebot.

Das verspricht der Hersteller

Als „vielseitiges, sportliches Allroad-Bike ohne die üblichen Kompromisse“ bewirbt Votec sein VRC Pro. Und legt noch einen drauf: „Es animiert Fahrer:innen, auch einmal abseits der geplanten Route fahren zu wollen.“ Zudem soll es „mehr Komfort auf schlechten Straßen bieten“. Vielseitigkeit, Sportlichkeit, Kompromisslosigkeit, Komfort – große Worte, an denen sich das Rad im 1000-km-Test messen lassen musste.

Der allgemeine Eindruck

„Ein Carbon-Renner mit Shimanos 12-fach Ultegra Di2 für ‚nur‘ 3500 Euro – wo ist da der Haken?“, fragte sich Testfahrer Gutglück im Voraus. Um schon nach wenigen Kilometern erfreut festzustellen, dass Votec hier ein sehr attraktives Preis-Leistungs-Paket geschnürt hat. Auf Asphalt rollt das VRC Pro trotz entspannter Geometrie und 32 mm breiten Allroad-Reifen von Vitto- ▶



Redakteur Eric Gutglück legte auf dem Votec VRC Pro insgesamt 1087 Kilometer zurück. Höhepunkt: die 170 km der Paris–Roubaix Challenge 2023.

Fakten

Modell: Votec VRC Pro
Preis: 3499 Euro
Gewicht: 8,9 kg* (Gr. XL)
Rahmenmaterial: Carbon
Gruppe: Shimano Ultegra Di2 mit 50/34-Kurbel und 11–34er-Kassette
Laufräder: Mavic Allroad S (23 mm Innenmaulweite)
Reifen: Vittoria Terreno Zero, 32 mm
Lenker/Vorbau: Level 9 Race
Sattel/Stütze: Fizik Antares Versus Evo / Level 9

*ohne Pedale





Wenig komfortabel zeigt sich der schlanke Level-9-Race-Lenker, am Testrad (in Größe XL) mit 46 cm Breite. Der dürfte zugunsten des Griffgefühls gern etwas dicker sein, vor allem auf ruppigem Geläuf. Dafür sorgen bis zu 35 mm breite Reifen für viel Komfort am VRC Pro.



ria erstaunlich gut und zeigt sich durchaus sportlich – wenn auch nicht ganz auf dem Niveau eines Race-Bikes. Dieses wiederum würde auf nicht asphaltierten Wegen für „Zähneklappern“ sorgen – und hier zeigt das Votec deutlich seine Allroad-Kompetenz: Dank gutem Komfort am Heck und breitem Lenker vermittelt es auch auf rauem Untergrund Fahrspaß und viel Sicherheit. Fast schon übermütig wählte Gutglück auch mal einen verwurzelten Trail, um rasch zu erkennen, dass das VRC Pro hier doch an seine Grenzen stößt.

Das ungewöhnlichste Detail

Innovativ: Der VR-Knoten zwischen Sitz- und Oberrohr erlaubt die Demontage der Sattelstütze, ohne dass anschließend die Sitzhöhe neu eingestellt werden muss – die Sattelklemme verbleibt nämlich auf der Stütze. Praktisch, um das Rad in den Kofferraum zu verladen – ohne Sitzhöhe oder Längsausrichtung des Sattels zu verstellen.

„Müsste ich mich für ein einziges Rad entscheiden, stünde das VRC Pro weit oben auf meiner Liste. Bei Kriterien oder auf Trails stößt es aber an seine Grenzen.“ Eric Gutglück, Redakteur



Der innovative Sitzknoten erlaubt die Demontage der Stütze mitsamt der Sattelklemmung – so bleiben Sitzhöhe und die exakte Ausrichtung des Sattels unverändert. Zudem bietet das System reichlich Flex, um Hintern und Rücken zu schonen. Angenehm – vor allem auf dem ruppigen Pflaster von Paris-Roubaix.





Aufnahmen für Schutzbleche an Gabel und Hinterbau machen das VRC fix wetterfest.

Das Testrad kam mit einer 12-fach-Ultegra und Mavic-Laufrädern, die Elite-Version setzt auf die Dura-Ace Di2.

Das recht breite Oberrohr wird anfangs schon mal von den Knien touchiert.



Die Vittoria-Terreno-Zero-Reifen sind ein guter Kompromiss für Straße und Schotter.

Der größte Kritikpunkt

Ein so dünner Lenker an einem Allroad-Bike? Hier verfehlt die Ausstattung leider etwas ihren Zweck. Denn gerade auf ruppigem Untergrund wäre etwas mehr Volumen für ein besseres Griffgefühl wünschenswert. Für die Paris-Roubaix Challenge musste deshalb eine zweite Lage Lenkerband Abhilfe schaffen. Die Lenkerbreite von 46 cm (Größe XL) fällt dagegen recht üppig aus, bietet dafür aber viel Kontrolle auf schlechteren Straßen – letztlich eine Frage der persönlichen Vorliebe. Zudem fällt das flächige Oberrohr am VRC Pro recht breit aus – weshalb die Knie hier anfangs schon mal streifen, ehe sich der Tretstil angepasst hatte.

Ein schlüssiges Konzept?

Zu großen Teilen: Ja! Mit 35 mm Reifenfreiheit, tubelessfähigen Allroad-Laufrädern und -Reifen, gutem Komfort am Heck und einem Gesamtgewicht von 8,9 Kilo (in Größe XL, ohne Pedale) erwies sich das VRC Pro als vielseitiger Begleiter, der seinem Besitzer ganz sicher häufig ein Lächeln ins Gesicht zaubert – egal ob auf Asphalt, Schotter, im Gelände oder auf Kopfsteinpflaster. Nur der dünne, recht harte Lenker trübt den Eindruck etwas – lässt sich bei Bedarf aber recht einfach gegen ein komfortableres Modell tauschen. Dennoch freute sich Redakteur Gutglück nach überstandener Pa-


ris-Roubaix Challenge über weniger Finger- und Muskelschmerzen als nach seinem ersten Ritt über die Pavés – mit einem klassischen Renner. Härtestest bestanden also. Das VRC Pro überzeugte selbst auf den schlimmsten Pavés wie Wald von Arenberg oder Carrefour de l'Arbre – auch wenn beim Komfort noch etwas Luft nach oben bleibt.

Versprechen gehalten? Alle Punkte im Check

Vielseitigkeit: Unbestritten – das VRC Pro ist für (fast) jeden Spaß zu haben: Ob auf Schotter, schlechten Straßen oder als Partner auf der Langstrecke – mit der richtigen Reifenwahl lässt sich das Rad für viele Einsatzzwecke feintunen.

Sportlichkeit: Trotz des guten Komforts zeigt sich das VRC Pro erstaunlich sportlich – für den dauerhaften Einsatz auf den Rennstrecken der Republik ist es allerdings nicht die erste Wahl.

Kompromisslosigkeit: Das VRC kann vieles, ist aber auch kein echter Alleskönner: Für Gravelabenteuer, Cyclocross- oder schnelle Straßenrennen gibt es (noch) besser geeignete Bikes.

Komfort: Der gute Komfort am Heck schont Hintern und Rücken, die Front zeigt sich dagegen – auch aufgrund des dünnen Lenkers – vergleichsweise hart. 

TOUR DE FRANCE FEMMES 2023



fTOUR
de
france™
FEMMES
AVEC ZWIFT
23-30 JUILLET
2023

A.S.O. (3)

AUFWÄRTSTREND

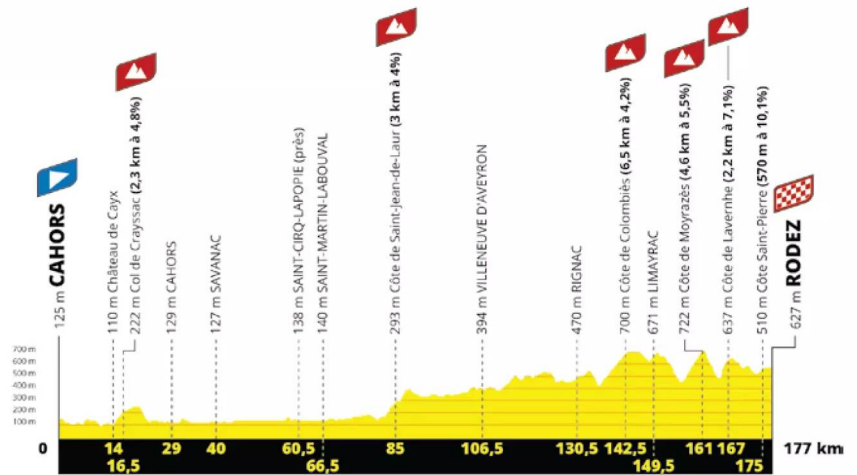
Die Tour de France Femmes wird anspruchsvoller – und führt erstmals ins Hochgebirge, mit einem Einzelzeitfahren zum Abschluss. ROADBIKE stellt den Parcours und die Favoritinnen des größten Etappenrennens der Frauen vor.



Bei der Premiere 2022 vermissen viele Fans die legendären Tour-Pässe – bei der zweiten Austragung der Tour de France Femmes kommen sie nun auf ihre Kosten.

TEXT | ERIC GUTGLÜCK

Mit dem Col du Tourmalet bezwingen die Fahrerinnen auf der 7. Etappe jenen Pass, der auch bei den Männern 1910 erstmals über 2000 Meter hinaus führte. Doch auch die Etappen zuvor durchs Zentralmassiv versprechen Spannung und könnten sich für die eine oder andere Favoritin als Fallstrick erweisen. Den Abschluss bildet ein 22 Kilometer langes Einzelzeitfahren rund um Pau, ehe die Siegerin 2023 feststeht. Die erhält 50 000 Euro Preisgeld – gerade mal ein Zehntel des Siegers bei den Männern. Es ist also noch ein weiter Weg bis zur Gleichstellung beider Rennen. Erfreulich dagegen: Der Trend beim Parcours zeigt in eine gute Richtung: Aufwärts!



ETAPPE 4: Cahors–Rodez ● 177 km ● 2400 Hm

Eine Etappe nach dem Motto „Man kann die Tour hier nicht gewinnen, aber sehr wohl verlieren!“. Das ständige Auf und Ab der letzten 40 Kilometer dürfte den Kreis der Anwärterinnen auf das Gelbe Trikot drastisch ausdünnen. 2022 siegte die Dänin Cecilie Uttrup Ludwig auf ähnlichem Terrain, während die Deutsche Liane Lippert durch einen Sturz in aussichtsreicher Position liegend aller Siegchancen beraubt wurde. Das Finale dieser Etappe ist der Deutschen Meisterin von 2022 und 2023 wie auf den Leib geschneidert.

A.S.O. (3)



ETAPPE 7: Lannemezan–Col du Tourmalet ● 90 km ● 2600 Hm

Kein Pass der Tour wurde von den Männern häufiger überquert als der 2115 Meter hohe Col du Tourmalet – 2023 zum 85. Mal. Für die Frauen ist es der erste legendäre Tour-Anstieg in der noch jungen Geschichte der Tour de France Femmes. Zuvor muss mit dem Col d'Aspin ein weiterer Pass überwunden werden, ehe der Anstieg auf den Tourmalet von der Ostseite aus wartet. Auf 17 Kilometern gilt es fast 1300 Höhenmeter zu überwinden – das Ziel liegt 2110 Meter hoch, kurz vor dem Gipfel des im Jahr 1910 erstmals befahrenen Bergs.

ALLE ETAPPEN IM ÜBERBLICK

Etappe	von–nach	Länge	Art
1 So., 23.7.	Clermont-Ferrand–Clermont-Ferrand	124 km	hügelig
2 Mo., 24.7.	Clermont-Ferrand–Mauriac	148 km	hügelig
3 Di., 25.7.	Collonges-la-Rouge–Montignac-Lascaux	147 km	Massensprint
4 Mi., 26.7.	Cahors–Rodez	177 km	hügelig
5 Do., 27.7.	Onet-le-Château–Albi	126 km	Massensprint
6 Fr., 28.7.	Albi–Blagnac	122 km	Massensprint
7 Sa., 28.7.	Lannemezan–Col du Tourmalet	90 km	Bergankunft
8 So., 29.7.	Pau–Pau	22 km	Einzelzeitfahren

ETAPPE 8: Pau–Pau ● 22 km ● 200 Hm



Knapp 30 Minuten Maximaleinsatz entscheiden über den Gesamtsieg bei der Tour de France Femmes 2023. Der Kurs verläuft zu großen Teilen auf den Straßen des Männer-Einzelzeitfahrens von 2019 – allerdings in entgegengesetzter Richtung. Damals siegte Julian Alaphilippe im Gelben Trikot und bewies damit, dass das wellige Profil auch den kletterstarken Fahrern entgegenkommt. Eine gute Renneinteilung wird enorm wichtig sein – denn der letzte Kilometer führt in Pau bergan und kann noch mal wertvolle Sekunden kosten. Sollten die Abstände im Gesamtklassement nach dem Col du Tourmalet noch knapp sein, könnte das Zeitfahren zu einem Sekundenkrimi werden.

DIE FAVORITINNEN

Der Kampf um das Gelbe Trikot dürfte auf das Duell Annemiek van Vleuten gegen Demi Vollering hinauslaufen.



Demi Vollering

Team: SD Worx
Alter: 26
Land: Niederlande

Tour-Bilanz: 2022 wurde sie Gesamtzweite mit 3:48 Minuten hinter Annemiek van Vleuten – und sicherte sich nach acht Etappen das gepunktete Bergtrikot.

Demi Vollering beeindruckte im Frühjahr 2023 mit Siegen am Fließband. Die Vuelta der Frauen verlor sie nur durch ein taktisches Missgeschick, erwies sich aber im Eins-gegen-Eins deutlich stärker als ihre Landsfrau und Siegerin van Vleuten. Bei der Tour soll es nun mit dem Gelben Trikot klappen.



Annemiek van Vleuten

Team: Movistar
Alter: 40 **Land:** Niederlande
Tour-Bilanz: Selbst ein Magen-Darm-Infekt konnte van Vleuten 2022 nicht stoppen – sie gewann zwei Etappen und sicherte sich überlegen das Gelbe Trikot.

Giro, Tour, Vuelta, WM – 2022 gab's an van Vleuten kein Vorbeikommen. Im Herbst 2023 wird sie ihre Karriere beenden. Zuvor soll aber die Titelverteidigung bei der Tour gelingen – trotz schwierigem Frühjahr. Reicht die Form für einen zweiten Sieg?



Lorena Wiebes

Team: SD Worx
Alter: 24 **Land:** Niederlande
Tour-Bilanz: Das erste Gelbe Trikot der Tour 2022 ging an Lorena Wiebes. Einem zweiten Etappensieg folgte die Aufgabe in den Vogesen.

Im Sprint ist Lorena Wiebes das Maß der Dinge. 2022 gewann sie den Auftakt auf der Champs-Élysées für ihr ehemaliges Team DSM – mit Hilfe von Charlotte Kool. Auch 2023 jubelte sie bereits mehrfach für SD Worx.

DIE SPRINTERRINNEN

Wer gewinnt in den Massensprints: Überfliegerin Lorena Wiebes – oder ihre Ex-Anfahrerin Charlotte Kool?

Charlotte Kool

Team: Team DSM
Alter: 24 **Land:** Niederlande
Tour-Bilanz: Bei der Premiere 2022 stellte sie sich voll und ganz in den Dienst von Wiebes – und beendete das Rennen auf der 4. Etappe frühzeitig.

Nach dem Weggang von Lorena Wiebes Ende 2022 rückte Charlotte Kool beim Team DSM in die Rolle der Sprinterin – und schlug Wiebes zum Saisonauftakt bei der UAE Tour Women gleich zweimal im Sprint.





DIE ETAPPEN-JÄGERINNEN

Auf den mittelschweren Etappen könnten diese Frauen angreifen – und sich vor dem Tourmalet einen Vorsprung erarbeiten.



Liane Lippert

Team: Movistar
Alter: 25 **Land:** Deutschland
Tour-Bilanz: 2022 reichte es für die Friedrichshafenerin zu Gesamtrang 16 – den angestrebten Etappensieg verpasste sie auf der 3. Etappe durch einen Sturz.

Nach ihrem Weggang vom Team DSM zu Movistar wird die Deutsche Meisterin 2022 und 2023 vornehmlich als Helferin für van Vleuten gebraucht. Sollte sich eine Chance auftun, ist mit der 25-Jährigen auf den mittelschweren Etappen zu rechnen.



Marlen Reusser

Team: SD Worx
Alter: 31 **Land:** Schweiz
Tour-Bilanz: 2022 feierte sie einen überlegenen Solosieg auf der 4. Etappe – und stieg in den Vogesen aus. 2023 wird sie für Demi Vollering arbeiten müssen.

Ist Reusser erst mal allein vorn, ist die Europameisterin im Einzelzeitfahren kaum wieder einzuholen. Bei der Tour 2023 wird sie hauptsächlich als tempofeste Helferin für Demi Vollering gebraucht – doch zum Abschluss in Pau könnte ihre große Stunde schlagen.

Marianne Vos

Team: Jumbo-Visma
Alter: 36 **Land:** Niederlande
Tour-Bilanz: Mit zwei Etappensiegen, fünf Tagen im Gelben Trikot und dem Sieg in der Punktewertung zählte Vos zu den prägenden Figuren der 2022er-Tour.

Mit viel Erfahrung und hoher Endschnelligkeit zählt Marianne Vos auch mit 36 Jahren noch zu den Anwärterinnen auf mittelschweren Etappen. Weit über 240 Profisiege stehen auf ihrem Konto – bei der Tour könnten weitere hinzukommen.

Continental 
The Future in Motion



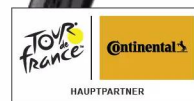
Ihre Sicherheit. Unsere Verantwortung.

Reifen für ein sicheres Fahrgefühl.

Vertrauen entsteht nicht von allein, man muss es sich verdienen. Für uns ist es seit über 150 Jahren der größte Antrieb, das vermeintlich Perfekte noch ein wenig besser zu machen.

Ihre Sicherheit ist unser Ziel – heute und in Zukunft.

continental-reifen.de



S-WORKS

Mips



SPORT TREIBEN MIT HÖRMINDERUNG

Mit allen Sinnen

Jeder fünfte Mensch in Deutschland hat eine Hörminderung – natürlich sind auch Rennradfahrerinnen und -fahrer betroffen. Es gibt aber gute Lösungen – wenn man früh genug handelt.

TEXT | MORITZ PFEIFFER

Thomas Maisch ist Hörakustikermeister und führt in dritter Generation das Familienunternehmen Optik & Akustik Maisch in Tübingen.



Ist es wichtig, beim Sport gut zu hören?

Ich würde sagen: In jedem Fall! Beim Radfahren möchte man nicht nur die Umgebung und die Natur mit allen Sinnen wahrnehmen, sondern sich auch unterhalten können, wenn man in der Gruppe fährt – ein sozialer Aspekt. Und natürlich ist es auch eine Frage der Verkehrssicherheit. Andere Sportarten sind noch stärker auf akustische Signale, Rufe oder Kommunikation im Team angewiesen.

Wie viele Menschen in Deutschland haben eine Hörminderung?

Eine empirisch belastbare Erhebung gibt es bislang nicht, allerdings mehrere Studien mit einer geringeren Anzahl an Probanden, die man hochrechnen kann. Mit diesem Vorbehalt lässt sich sagen, dass in Deutschland knapp jeder fünfte Mensch über 14 Jahren hörbeeinträchtigt ist. Über die Hälfte davon gilt allerdings „nur“ als leichtgradig schwerhörig, weitere 35 Prozent als mittelgradig schwerhörig.

Klingt nicht so dramatisch.

Jein. Das Problem ist – sehr vereinfacht gesprochen –, dass das Gehirn manche Frequenzen, wenn es sie lange Zeit nicht mehr hört, irgendwann nicht mehr einordnen kann, also quasi vergisst. Aus einer Hörminderung wird so ein Hörverlust. Und dieser ist vermeidbar, wenn man rechtzeitig reagiert. Statistisch vergehen bei einer schleichenden Hörminderung jedoch über zehn Jahre (!) ab dem Moment, an dem man hätte handeln müssen, und dem Zeitpunkt, an dem Betroffene tatsächlich regelmäßig ein Hörsystem nutzen. Immerhin: Bei plötzlich auftre-

tenden Hörminderungen – wegen Knalltrauma, Infektion, Hörsturz, Ohrschmalz oder Wasser im Ohr – gehen Menschen schneller zum Arzt.

Warum ist das so?

Ein Hörgerät, moderner gesprochen Hörsystem, wird oft als Schönheitsmakel angesehen, als Stigma. Vermutlich auch deshalb, weil eine Hörminderung oft mit fortschreitendem Alter assoziiert wird. Das ist zwar nicht von der Hand zu weisen – ab dem 50. Lebensjahr nimmt die grundsätzliche Hörfähigkeit ab, ab dem 65. Lebensjahr erleben sehr viele Menschen Kommunikationseinschränkungen –, aber es gibt viele weitere mögliche Gründe für eine Hörminderung, auch bei jungen Menschen. Und egal wie alt man ist: Gut hören zu können bedeutet Lebensqualität. Warum sollte man darauf verzichten?

Was empfehlen Sie?

Erster Tipp: Spätestens ab 40 einfach mal einen Hörtest machen – entweder beim Facharzt oder beim Hörakustiker. Dauer: 15 Minuten, in der Regel kostenlos. Zweiter Tipp: Auch wenn man jünger als 40 ist, bitte einen Hörtest machen, wenn man öfter Sätze sagt wie: „Die Leute nuscheln aber“, „der Film ist schwer zu verstehen“ oder „in der Bar ist es zu laut für Gespräche“. Im Zweifelsfall sind es nicht die Leute, die nuscheln, sondern man selbst ist es, der schlecht hört.

Was leisten moderne Hörsysteme?

Viele passen sich automatisch der Situation und Umgebung an. Zudem kann man sie via App manuell steuern und individuell einstellen, feinjustieren – je nachdem, wo man sich gerade befindet. Viele Geräte lassen sich per Bluetooth mit dem Smartphone koppeln – etwa zum Telefonieren oder Musikhören. Verbindet man sein Hörsystem mit dem Fernseher, ►

Oticon REAL

Bei der neuen **Premium-Serie Real** hat sich Oticon explizit der Reduzierung von Handlings- und Windgeräuschen gewidmet. Um Musik mit bestem Klang live zu hören oder zu streamen, gibt es ein spezielles Programm. Erhältlich mit Batterie oder Akku in verschiedenen Techniklevels **ab 1250 Euro***.



HÖRSYSTEME FÜR SPORTLERINNEN UND SPORTLER



Rexton Rugged

Der „**Chuck Norris**“ unter den Akku-betriebenen Hörsystemen will dank verstärktem Gehäuse vor allem in puncto Haltbarkeit Maßstäbe setzen. Wasser- und schweißresistent, sturz- und kratzfest, erhältlich in verschiedenen Techniklevels **ab 1250 Euro***.

Signia Intuis 4.0

Bei dem **Basismodell** sind rechtes und linkes Hörgerät bereits drahtlos miteinander verbunden, um zum Beispiel einheitlich die Lautstärke per Wippe, App oder Fernbedienung anzupassen. Batteriebetrieben, in drei Techniklevels erhältlich, **Einstiegsmodell ohne Zuzahlung erhältlich**.



Signia Pure Charge&Go AX

Besonders leicht, **klein und unauffällig** wollen die Geräte von Global Player Signia sein, die dank zwei separat arbeitender Prozessoren auf besonders starke Kontraste zwischen Dialog und Umgebung setzen. Akkubetrieben, erhältlich in verschiedenen Techniklevels **ab 850 Euro***.

*Zuzahlungspreise bei gesetzlicher Krankenversicherung und unter Vorlage einer gültigen orenärztlichen Verordnung bei Erstversorgung



„Wenn ein Mensch schlecht sieht, ist es völlig normal, eine Brille zu tragen. Wenn jemand schlecht hört, sollte es genauso normal sein, ein Hörgerät zu tragen.“

Thomas Maisch, Hörakustikermeister

freuen sich Partnerin oder Partner, dass nicht mehr in Kinolautstärke geguckt werden muss. Für Sportlerinnen und Sportler interessant: Viele Geräte sind geschützt vor Wasser und Schweiß, manche verfügen über Windgeräuschunterdrückung, Pulsmesser oder Fitnessstracker, andere sind besonders robust gebaut – für Kontaktsportarten.

Mit welchen Kosten muss man rechnen? Zunächst wichtig zu wissen: Gesetzliche Krankenkassen übernehmen in der Regel 680 Euro pro Seite. Dafür bekommt man einfache, funktionale Geräte. Gegen eigene Zuzahlung erhält man besseren Klang,

viele technische Features und oft auch ansprechenderes Design. Gute Lösungen gibt es schon für unter 800 Euro Zuzahlung, für die Mittelklasse zahlt man in der Regel unter 1500 Euro zusätzlich, für Premiumhörsysteme können über 2300 Euro zusätzlich anfallen. Hinweis: Für die Wahl des richtigen Hörsystems sollte man sich Zeit nehmen – zum einen, um verschiedene Optionen auszuprobieren, zum anderen, um das System, für das man sich entscheidet, bestmöglich individuell anzupassen. Das dauert zwar, wenn man aber wieder mit allen fünf Sinnen durchs Leben geht, hat sich der Aufwand spätestens gelohnt. 



In der wie eine Powerbank funktionierenden Ladestation werden die Geräte getrocknet und aufgeladen, eine volle Ladung hält 24 Stunden.








Phonak Audéo Lumity 90-RL

Preis: ca. 3100 Euro* **Gewicht:** 6 Gramm**

Im dreimonatigen Test gefiel das akkubetriebene Premiumgerät von Phonak im Alltag ebenso wie beim Sport – gerade im Vergleich zu bis dato genutzten batteriebetriebenen Hörsystemen, die bei Kontakt mit Schweiß regelmäßig den Geist aufgaben und erst nach mehrstündiger Trockenlegung wieder funktionierten. Die nach IP68-Standard wasserresistenten und staubdichten Phonak-Geräte hingegen verrichteten auch bei schweißtreibendem Rollentraining oder Hallenfußball mit klatschnasenden Haaren ihren Dienst. Ausfälle? Fehlanzeige! Dank spezifisch ans Ohr angepasster Endstücke (Aufpreis 270 Euro abzüglich Krankenkassenanteil ca. 85 Euro) saßen die Hörgeräte jederzeit stabil – sowohl beim Radfahren über Asphalt, Kopfsteinpflaster, Schotter oder Trails als auch bei Kontaktsportarten wie Fußball. Um die Hörgeräte mal ungewollt hinter den Ohren hervorzuholen, bedurfte es schon übermütiger Kinderhände – und selbst dann zeigten sich die Audéo L90-RL robust und funktionierten uneingeschränkt. Auf dem Rennrad beeindruckte die Windgeräuschunterdrückung, die man jedoch in einem separaten Programm extra hinterlegen sollte – bei Standardeinstellungen kann es recht laut werden. Die Bedienung erfolgt per App oder, noch leichter, über die Wippe bzw. seitliches Antippen der Geräte. Dank stabiler Bluetooth-Verbindungen zum Smartphone oder Fernseher (Letzteres mit zusätzlichem Transmitter, 220 Euro) lassen sich die Hörgeräte wie Wireless-Kopfhörer nutzen, die Klangqualität beim Streamen von Musik, Telefonieren oder Fernsehen war in allen Fällen sehr gut. Das gilt auch bei alltäglichen Gesprächssituationen – der Kernaufgabe von Hörgeräten. Dass so viel Performance ihren Preis hat, überrascht kaum. Immerhin gibt's die Audéo Lumity-Geräte mit unterschiedlichem Funktionsumfang – und damit auch deutlich günstiger. Ausführlicher Test unter: www.bike-x.de/phonak

Test: 3 Monate

-  top Klangqualität
-  keine Einbußen beim Sport
-  Bluetooth-Anbindung
-  reduziert Windgeräusche
-  teuer

*Preis pro Seite, bis zu 680 Euro pro Seite übernimmt potenziell die Krankenkasse **Gewicht pro Seite mit Orthoplastik

Jetzt 2 Ausgaben testen und Top-Extra sichern.

ROADBIKE

Mini-Abo



28% Ersparnis

2 Hefte plus Extra Ihrer Wahl

Jetzt testen und sparen!



Einmalig einlösbar und nicht mit anderen Gutscheinen kombinierbar.

€ 10 Rose-Gutschein

1 0 0 8

Ohne Zuzahlung



Secure Smartphone-Halter

1 8 5 0

Schraubhalterung zur Montage am Fahrradlenker, geeignet für die gängigsten Smartphones

- » Halteklammer mit ca. 10 cm Spannweite
- » Verstellbares Kugelgelenk zur optimalen Ausrichtung
- » Maße: ca. 12,2 x 7 x 8 cm.

Zuzahlung: 1,- €

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Abonnenten genießen viele Vorteile

- Preisvorteil gegenüber Kioskpreis
- Jede Ausgabe früher und bequem nach Hause
- Nach 2 Ausgaben jederzeit kündbar
- Extra zur Wahl
- Keine Versandkosten

Bestell-Nr. **RBIPRM** – 2 Ausgaben ROADBIKE für zzt. nur 9,90€* inkl. Versand – ggf. zzgl. des jeweiligen Zahlungsbetrages für das Extra. Auslandspreise auf Anfrage.

Direkt bestellen: roadbike.de/testen oder telefonisch: 0781 639 66 54



Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 | b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 | f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht.

F

TEXT | ERIC GUTGLÜCK

reiläufe surren. Die Gruppe belauert sich, während das gelbe Schild immer näher rückt. Das Tempo fällt ab. Dann, bei 200 Metern, verlierst du die Nerven. Trittst kraftvoll an. Tief über den Lenker gebeugt hämmerst du in die Pedale. Als Erster jagst du auf die „Ziellinie“ zu. Doch auf den letzten Metern zieht dein Trainingskollege links an dir vorbei und bejubelt seinen Sieg. Enttäuscht schlägst du auf den Lenker – wieder verloren!

Beim Sprinten kommt es auf viele Dinge an – von der rohen Kraft übers richtige Timing bis hin zur Fähigkeit, ans eigene Limit gehen zu können. Die gute Nachricht: Auch wenn die Sprintfähigkeiten stark von der Verteilung zwischen den langsam kontrahierenden Typ-I- und den schnell kontrahierenden Typ-II-Muskelfasern abhängen, lässt sich die Endschnelligkeit fast immer verbessern, wie Sportwissenschaftler Sebastian Mühlhoff vom Frankfurter Trainingsinstitut iQ athletik erklärt: „Sprinter besitzen von Natur aus einen hohen Anteil an Typ-II-Fasern in ihrer Muskulatur. Sie sind also gewissermaßen zum Sprinten geboren und haben einen genetischen Vorteil gegenüber Sportlern mit höherem Typ-I-Anteil. Trotzdem können letztere ihre Sprintfähigkeiten mit den richtigen Work-outs signifikant steigern.“

Kurz, aber intensiv

Einer, der zum Sprinten geboren wurde, ist Marcel Kittel. Der Erfurter gewann insgesamt 14 Etappen bei der Tour de France – übrigens allesamt im Sprint. Dabei galt Kittel noch in der U23 als Zeitfahrpezialist und entwickelte sich erst bei den Profis zum Anwärter bei den Massensprints. Entsprechend verschob sich auch sein Trainingsschwerpunkt. „Sprinttraining ist Training für Faule“, lacht der heute 35-Jährige, der seine Karriere 2019 nach 89 Profierfolgen beendet hatte. „Die Einheiten sind meist nicht sehr lang, die Serien sind kurz, die Sprints dauern nur wenige

Sekunden. Dazwischen wird viel im Grundlagenbereich gefahren, um die Beine für den nächsten Sprint zu lockern“, gewährt Kittel Einblicke in seine Work-outs. Trotzdem sei er nach den Einheiten oft sehr erschöpft gewesen – eine kohlenhydrat- und eiweißreiche Ernährung sei für die Erholung daher unabdingbar.

Ähnlich beschreibt auch Sportwissenschaftler Mühlhoff das Sprinttraining: „Warmfahren, Serien abarbeiten, ausfahren – es ergibt vor allem für Hobbysportler wenig Sinn, danach womöglich noch mehrere Stunden Trainingszeit dranzuhängen. Damit fährt man sich nur müde, das Training an den nächsten Tagen leidet womöglich darunter.“ Wie auch bei anderen intensiven Intervallen rät Mühlhoff dazu, das Sprinttraining auf zwei Einheiten pro Woche zu begrenzen. „Es sollten dazu trotzdem noch andere Intervallformen ins Training eingebaut werden – denn der beste Sprint hilft mir wenig, wenn ich an der kleinsten Autobahnbrücke abgehängt werde und deshalb gar nicht in den Sprint eingreifen kann.“

Dabei ist für das Sprinttraining selbst ein Powermeter noch nicht einmal notwendig – denn Sprints werden ohnehin bei maximaler Anstrengung gefahren. So bleibt keine Zeit für ▶



„Sprinttraining ist was für Faule: zwar hochintensiv, aber eher kurz – und zwischendrin meist sehr locker. Trotzdem ist man danach oft müde.“

Marcel Kittel, Ex-Radprofi



SPRINT-TRAINING



SCHNELLER AM SCHILD

**Den Radkollegen am Ortsschild
das Hinterrad zeigen? Topsprinter
Marcel Kittel verrät in ROADBIKE
seine Work-outs und Tipps.**





Kittels Tipps & Tricks

So erhöhst du deine Chancen im Sprint – ganz ohne Training.

Sicherheit

Die Straße sollte frei und gut einsehbar sein. Außerdem bergen Sprints aus großen Gruppen immer auch eine Sturzgefahr – deshalb bin ich im Training nur im Eins gegen Eins gesprintet.

Positionierung

Sei vorn, aber nicht selbst im Wind. Halte auch dein Vorderrad frei und lass dich nicht am Straßenrand oder zwischen den Mitfahrern einbauen.

Sprinterloch

Idealerweise lässt du zum Vordermann etwas Platz, saugst du dich im Windschatten heran und ziehst mit Überschuss vorbei.

Gangwahl

Starte den Sprint mit dem Gang, den du bis zum Schild durchtreten kannst. Denn Schalten im Sprint kostet Schwung und möglicherweise den Sieg.

Aerodynamik

Rahmen, Laufträger, Bekleidung, Helm – je windschnittiger, desto besser. Wenn du dich außerdem tief über den Lenker beugst, wirst du deutlich schneller.

Durchziehen!

Auch Profis jubeln gern mal zu früh und verschenken so den Sieg. Deshalb immer bis zum Ende durchziehen!

Insgesamt 89 Profisiege feierte Marcel Kittel (in Grün) zwischen 2011 und 2019. Allein 14 davon holte er bei der Tour de France – deutscher Rekord.

den Blick auf die Zahlen. „Trotzdem ist ein Powermeter ein ungemein hilfreiches Tool für die Analyse“, erklärt Mühlenhoff. „Denn ich kann daran u. a. erkennen, ob meine Werte mit jedem Sprint weiter abbauen und ich daher die Pausen eventuell verlängern muss.“ Schließlich sei ausreichende Ruhe zwischen den Sprints besonders wichtig, um das neuronale System optimal nutzen zu können. „Viele machen im Sprinttraining zu kurze Pausen, weil sie das von den sonstigen Intervallen kennen. So verbessert sich aber nicht mein Sprint, sondern mein anaerobes Stehvermögen in einem Kriterium oder Cyclocross-Rennen“, mahnt der Coach. Auch Marcel Kittel bestätigt die Bedeutung der Ruhezeiten zwischen den Sprints: „Sprinten ist in großem

Maß ein Zusammenspiel aus Muskeln und Nervenbahnen, damit man auch bei einer hohen Kadenz von über 120 Umdrehungen pro Minute noch die Power aufs Pedal bekommt.“

Arbeit mit Gewichten

Dafür sei auch das Krafttraining bestens geeignet, um die Ansteuerung der Muskulatur zu verbessern. Kittel ging dafür ganzjährig ins Fitnessstudio und stemmte sogar im Trainingslager Gewichte. Auch Mühlenhoff empfiehlt, regelmäßig mit Hanteln zu arbeiten und dazu ein Core-Training durchzuführen – egal übrigens, ob mit Sprintambitionen oder nicht.

Das Training auf dem Rad sollte hingegen periodisiert und im Laufe der Saison an die Gegebenheiten im Wettkampf angepasst werden. „Wenn mein Hauptwettkampf etwa mit einer ansteigenden Zielgeraden endet, sollte ich diese tendenziell längeren Sprints entsprechend vorab trainieren“, erklärt der Sportwissenschaftler. Für Freizeitsportler, die hingegen ihre ▶

Marcel Kittels Work-outs

Für einen Topsprinter gehören Sprint-Work-outs zum Alltag – und auch das Krafttraining spielt eine große Rolle. Egal ob harter Antritt oder langer Spurt – alle Einheiten verlangen vollen Einsatz und sollten idealerweise nach einem lockeren bzw. Ruhetag eingeplant werden. Sportwissenschaftler Sebastian Mühlenhoff erklärt, was Hobbyfahrer von den Profi-Work-outs lernen können.



Marcel Kittel
14-maliger
Tour-Etappensieger



Sebastian Mühlenhoff
Sportwissenschaftler
bei iQ athletik



EXPLOSIVITÄT

„Für die Explosivität im Antritt haben wir diese Sprints oft ins Training eingebaut. Man kann sie sehr gut variieren – zum Beispiel aus höherer Geschwindigkeit oder aus Schrittgeschwindigkeit heraus. In den Pausen bin ich dann immer sehr locker gefahren, um mich für den nächsten Sprint oder die nächste Serie möglichst gut zu erholen.“

- 6 bis 8 Sekunden
- 3 Serien à 3–5 Sprints
- Sprintpause: 2 Min.
- Serienpause: 20 Min.

„Die Einheit könnte so auch von einem Hobbyfahrer absolviert werden – anfangs sollte man sich mit ein bis zwei Serien herantasten. Wichtig ist ein ausgiebiges Warm-up von etwa 30 Minuten, um der hohen Belastung standhalten zu können. Für mehr Power sollten die Sprints aus dem Stand erfolgen – fliegende Sprints schulen eher die Motorik.“



LANGE SPURTS

„Die langen Sprints waren so was wie mein ‚Hass-Work-out‘ – sie tun immer weh, sind aber extrem effektiv. Oft bin ich die Sprints gegen einen Teamkollegen gefahren – denn so hat man einen zusätzlichen Anreiz, alles zu geben. Dafür wurde ein fixer Startpunkt festgelegt. Die Pausen waren in Anbetracht der größeren Belastung etwas länger als bei den kurzen, explosiveren Sprints.“

- 20 bis 25 Sekunden
- 3 Serien à 3–4 Sprints
- Sprintpause: 5 Min.
- Serienpause: 20 Min.

„Bei diesen Sprints wird viel Laktat gebildet – es wird mit jedem Mal ‚ekziger‘. Deshalb sind auch die Pausen länger als bei den explosiven Sprints. Werden die Pausen nämlich zu kurz, lässt die Sprintleistung merklich nach, die Wattzahlen gehen in den Keller. Wer die Einheit sehr rennspezifisch gestalten will, fährt diese Sprints am Tag nach einem intensiven Intervalltraining.“



KRAFTTRAINING MIT LANGHANTEL

„Das Krafttraining ist für einen Sprinter enorm wichtig und findet ganzjährig statt. Wir haben das Equipment dafür sogar in manche Trainingslager mitgenommen. Dann sind wir beispielsweise 180 Kilometer gefahren und haben direkt im Hotel Kniebeugen mit der Langhantel gemacht. Das schult die Explosivität am Ende eines Rennens.“

- 2 x 6 explosive Kniebeugen direkt nach einer langen Grundlageneinheit

„Diese Einheit ist eine abgemilderte Form des Maximalkrafttrainings (bis drei Wdh.), um Verletzungen zu vermeiden. Sie ist nicht perfekt für die Kraftentwicklung, simuliert aber die Anforderungen eines Sprints nach einer langen Fahrt. Alternativ kann man auch gegen Ende der Einheit ein paar Sprints fahren. Am Folgetag braucht es in jedem Fall viel Ruhe.“

Kumpels am nächsten Ortsschild schlagen wollen, rät Mühlenhoff, sich auf die persönlichen Stärken zu besinnen. „Wer nicht sehr explosiv ist, aber ein gutes Stehvermögen hat, sollte den Sprint bewusst früh eröffnen.“

Mit dem richtigen Training dürftest du also schon bald gegen deine Radkumpels am Ortsschild die Oberhand behalten. Und egal ob mit einem langen Sprint, einem explosiven Antritt oder einer frühen Attacke – auch eine Jubelpose solltest du dann parat haben ... **R**

1813 Watt

betrug Kittels 5-Sekunden-Rekord im Sprint bei der Tour de France.*

*Quelle: van Erp, Kittel, Lamberts: Demands of the Tour de France. A Case Study of a World Class Sprinter.



» Interview

mit Sebastian Mühlenhoff

Der Sportwissenschaftler und Mitbegründer von iQ athletik erklärt, was erfolgreiche Sprinter auszeichnet.

Welche physiologischen Parameter zeichnen einen guten Sprinter aus?

Oft beobachten wir eine sehr hohe Laktatbildungsrate ($V_{La, max}$), sprich: Der Glykogenstoffwechsel reagiert sehr schnell und stellt die Energie für die hohen Leistungen bereit. Denn ein Sprint in einem Radrennen besteht nicht nur aus zehn bis 15 Sekunden, sondern auch in der Vorbereitung müssen für die Positionierung hohe Leistungsspitzen erbracht werden, ohne dabei zu ermüden. Die Functional Threshold Power (FTP) und die maximale Sauerstoffaufnahme (VO_2, max) hingegen sind bei Sprintern meist weniger stark ausgeprägt, da sie für die Endschnelligkeit unbedeutend sind.

Wird man zum Sprinter geboren?

Klar, die Genetik spielt beim Sprint eine große Rolle. Denn Sportler mit mehr schnell zuckenden Muskelfasern haben hier einfach einen Vorteil gegenüber den Ausdauerspezialisten. Das mit dem „Talent“ zieht sich durch alle Sportarten: Deshalb sind gute 100-Meter-Sprinter meist auch auf dem Rad sehr endschnell. Trotzdem ist jede Fähigkeit trainierbar – also auch der Sprint.

Aus welchen Phasen besteht ein Sprint – und wie kann man diese trainieren?

Letztlich ist ein Sprint ein Gesamt-konstrukt aus Beschleunigungsphase und der Fähigkeit, bei hoher Trittfrequenz immer noch viel Kraft aufs Pedal zu bekommen. Den Antritt kann man sehr gut mit Sprints aus niedriger Geschwindigkeit trainieren. Für die Schulung der Motorik sind hingegen fliegende Sprints zu empfehlen. Denn bei über 120 Umdrehungen pro Minute noch Druck aufs Pedal zu bekommen, fällt vielen schwer. Beide Phasen sind grundsätzlich gleich wichtig und sollten daher trainiert werden – mit Schwerpunkt auf den eigenen Defiziten.

Welche Rolle spielt die Kohlenhydratzufuhr für Sprinter?

Ein Sprint für sich betrachtet würde keine Kohlenhydrate erfordern, da die Leistung von zehn bis 15 Sekunden Dauer über den Kreatinphosphatspeicher generiert wird. Doch während der Sprintvorbereitung in einem Rennen wird bereits Laktat aufgebaut, wofür Kohlenhydrate vorhanden sein müssen – sonst würde der Sprinter am Ende über-

haupt keinen Sprint mehr hinlegen können, da sein Tank auf der Zielgeraden leer wäre. Deshalb ist eine ausreichende Versorgung im Rennen wie auch im Sprinttraining enorm wichtig.

Bis zu welcher Dauer kann man von einem Sprint sprechen?

In der Trainingslehre gelten alle Maximalbelastungen bis 30 Sekunden Dauer als Sprint. Im Rennen hingegen dauert ein Sprint meist nicht länger als zehn bis 15 Sekunden, da bei längerer Dauer die Leistung bereits zu sehr abfällt, dem Sportler die Beine einschlafen – und er von den Kontrahenten stehengelassen wird.

Bis zu welchem Alter kann man noch schneller werden?

Das hängt natürlich sehr stark vom Ausgangsniveau ab. Einen Weltklassesprinter wird man mit 40 Jahren nicht mehr schneller machen können. Ein Hobbysportler mit Defiziten im Sprint hat hingegen noch Potenzial, auch wenn der Körper dann nicht mehr so empfänglich für das Sprinttraining ist. Deswegen ist es so wichtig, die Schnelligkeit bereits in jungen Jahren zu trainieren.

2023
Wäller Camp



CAMPERVILLE

powered by **CARAVANING** **pro mobil**



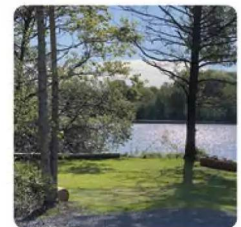
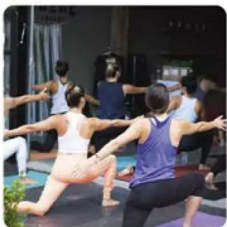
Jetzt Ticket sichern unter:
www.camperville.de



Das Camping-Highlight 2023

Wäller Camp, 8.-10. September

Egal ob Wohnwagen, Wohnmobil oder ausgebauter Campingbus - hier kommen alle zusammen. Erlebt ein Wochenende mit vielfältigen Workshops von A wie Ausstattung bis Z wie Zugfahrzeug und einem abwechslungsreichen Abendprogramm.



Schwierigkeitsgrad



Dauer



Das brauchst du:

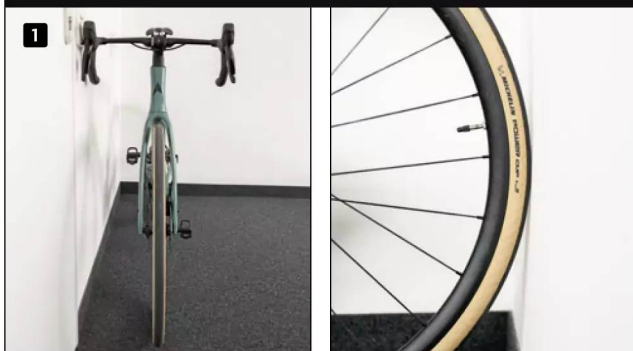
Maßband und ggf. Wasserwaage, Satz Inbusschlüssel, Drehmoment-schlüssel, Stift und Papier, ggf. Taschenrechner

Sitzposition übertragen

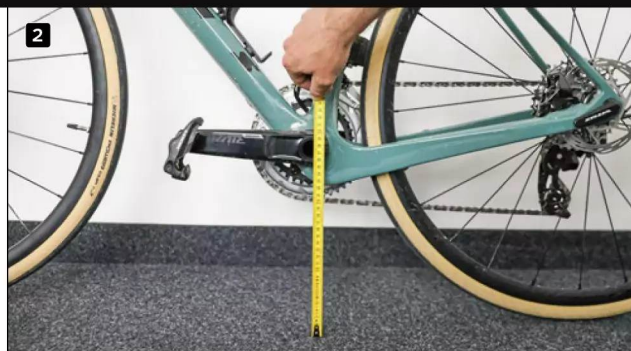
Dieselbe Sitzposition auf ein neues Rad zu übertragen, kann Nerven und Geld kosten. Wir zeigen, wie es schnell und ohne spezielle Tools gelingt.

TEXT | ERIC GUTGLÜCK FOTOS | AGRON BEQIRI

AUSGANGSPOSITION VERMESSEN



1 Such dir einen Raum mit ebenem Boden und einer freien Wand oder einem Türrahmen mit ausreichend Platz. Stelle dein Rad dann möglichst senkrecht auf (nicht kippen), nach hinten fixiert durch die Wand bzw. den Türrahmen. Für ein möglichst genaues Ergebnis sollten beide Reifen gleichmäßig aufgepumpt sein.



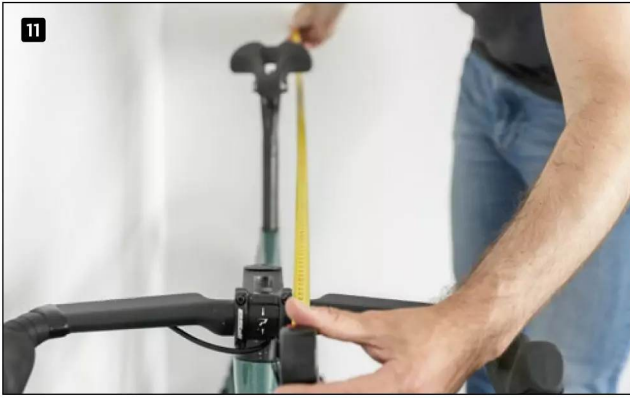
2 Beginne mit der Vermessung der Tretlagermitte. Miss dazu vom Boden aus senkrecht den Abstand zur Mitte der Kurbelwelle. Tipp: Bei Shimano-Kurbeln gelingt das auf der Nichtantriebsseite leichter, da sich die Mitte der Verschlusskappe besser bestimmen lässt – etwa mit dem Sicherungsplättchen für den Kurbelarm.



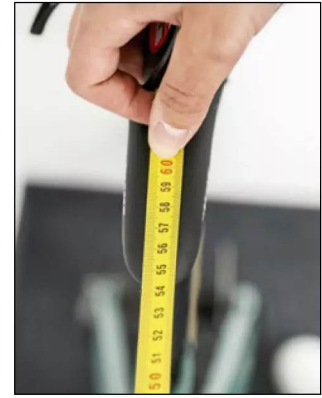
3 Miss nun von der Wand ebenfalls bis zur Tretlagermitte. Achte unbedingt darauf, das Maßband horizontal zu halten, und nutze ggf. eine lange Wasserwaage für ein möglichst exaktes Messergebnis. Je sorgfältiger du arbeitest, desto genauer gelingt dir später die Übertragung auf das neue Rad.



4 Achte darauf, dass sich das Hinterrad beim Vermessen nicht von der Wand wegbewegt. Sonst würdest du fehlerhafte Werte erhalten, die dich beim späteren Übertragen zur Verzweiflung bringen können. Tipp: Sollte das Rad immer wieder etwas nach vorn rollen, fixiere das Hinterrad mit einem untergelegten Türkeil o. Ä.



11 Die horizontale Position deines Lenkers bestimmst du, indem du den Abstand des Lenkers bis zur hinteren Wand misst. Bei klassischen Rundlenker-Vorbau-Kombinationen ist das Spaltmaß oben auf dem Vorbau ein guter Messpunkt. Bei Cockpits bzw. flachen Lenkern empfiehlt sich eher die Messung ab der Lenkerfront.



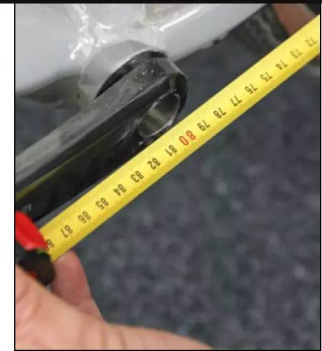
12 Zuletzt solltest du noch den Abstand von der Lenkermitte bis zur Sattelspitze messen. Dieser sollte sich zwar am neuen Rad anhand der anderen Maße „automatisch“ ergeben, ist aber eine gute Kontrolle, ob du alle Maße exakt übertragen hast. Suche dir dafür wie in Schritt 11 beschrieben einen vergleichbaren Punkt am Lenker.

SITZPOSITION ÜBERTRAGEN



1 Stelle nun das neue/zweite Rad analog an dieselbe Stelle. Achte wieder auf eine möglichst aufrechte Position des Rades sowie den dauerhaften Kontakt des Hinterreifens zur Wand. Nur so lassen sich die Maße vom Originalrad verlässlich übertragen.

2 Bestimme die Position des Tretlagers, indem du wie auf Seite

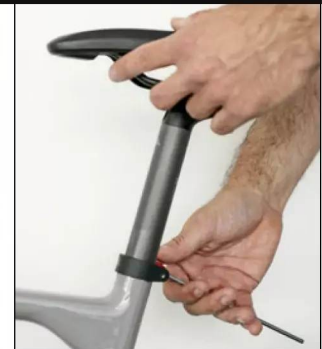
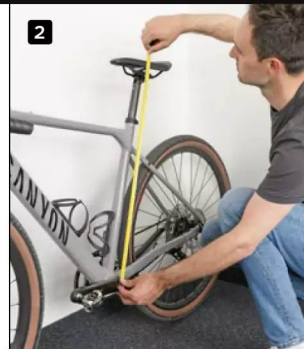


74 erläutert den Abstand Tretlagermitte–Boden sowie Tretlagermitte–Wand misst. Je nach Reifengröße, Hinterbaulänge oder Bodenfreiheit können die Werte vom Originalrad abweichen. Die jeweilige Position des Tretlagers bildet den Ausgangspunkt für die Übertragung aller anderen Maße und wird im Folgenden berücksichtigt.

SATTEL UND LENKER EINSTELLEN



1 Zunächst solltest du den Sattel korrekt ausrichten. Lege dazu die Wasserwaage (oder das Smartphone) auf den Sattel und stelle die identische Neigung wie am Originalrad ein. Löse dazu die Sattelklemmung, richte den Sattel entsprechend aus und ziehe alle Schrauben per Drehmomentschlüssel nach Herstellervorgabe fest.



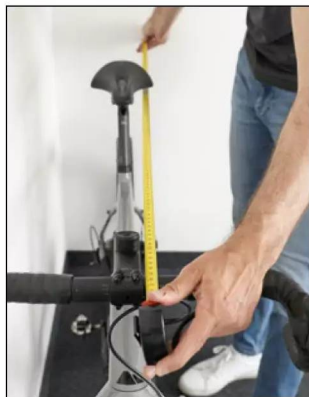
2 Stelle nun die Sitzhöhe passend ein. Miss dazu von der Tretlagermitte zur Oberkante des Sattels, wie auf Seite 75 beschrieben. Löse dann die Sattelstützenklemme und stelle die richtige Höhe ein. Bedenke dabei etwaige Unterschiede der Kurbellängen und ziehe die Sattelstützenklemme mit dem richtigen Drehmoment fest.



3 Um den Sattelversatz zu übertragen, misst du wieder den Abstand Sattelspitze–Wand. Berechne nun die Differenz aus Tretlager–Wand minus Sattelspitze–Wand. Diese Differenz sollte dem Wert am ersten Rad gleichen. Löse die Sattelklemmung und korrigiere den Sattelversatz entsprechend. Achte darauf, dass sich dabei



die Sattelneigung nicht ändert. Miss den Abstand Sattelspitze–Boden, um die Überhöhung einstellen zu können. **4 Die Überhöhung berechnest du wie gehabt:** Miss den Abstand von der Lenkeroberkante zum Boden und bilde die Differenz aus Sattel–Boden minus Lenker–Boden. Der Wert sollte dem am Originalrad entsprechen.



5 Um die Überhöhung anzugleichen musst du ggf. den Vorbau / das Cockpit in seiner Höhe korrigieren. Löse dazu die Schrauben am Gabelschaft und tausche die Spacer entsprechend aus. Stell dann den Steuersatz wieder ein (bike-x.de/steuersatz-einstellen). Fällt die Differenz aus Lenker–Wand minus Tretlager–Wand an bei-



den Rädern unterschiedlich aus, brauchst du ggf. einen längeren/ kürzeren Vorbau oder gar ein anderes Cockpit. **6 Miss abschließend den Abstand** von der Sattelspitze bis zur Lenkermitte. Hast du sauber gearbeitet, sollte dieser Wert dem des Originalrades entsprechen. Falls nicht: noch mal von vorn!

KRAFT KRIEGT'S HIN



Der ROADBIKE-Werkstattchef gibt Schraubertipps.

Jens Kraft

Klar, die hier vorgestellte Methode ist eine Low-Budget-Lösung – und ersetzt kein professionelles Bikefitting. Du solltest sie daher als Startpunkt verstehen, von dem aus du deine Sitzposition am neuen Rad weiter feintunen kannst. Denn unterschiedliche Sättel, Lenkerformen, Schalt-/Bremsgriffe oder Pedalsysteme (und somit auch Schuhe) sorgen für kleine, aber feine Unterschiede, die sich beim Übertragen der Sitzposition nicht immer exakt bemessen und einrechnen lassen. Hinzu kommt: Wer seine Position etwa vom Rennrad auf ein Gravelbike überträgt, kommt mit der eher sportlich-gestreckten Sitzposition im Gelände womöglich weniger gut zurecht – und

hätte den Lenker evtl. gern 1–2 cm kürzer bzw. höher. Daher solltest du nach Abschluss der „Maßarbeiten“ am besten eine kurze Probefahrt drehen und Inbus-Set, Drehmoment-schlüssel und Maßband einstecken, um deine Sitzposition unterwegs noch feinstjustieren zu können. Hast du beim Übertragen der Werte gewissenhaft und genau gearbeitet, sollten sich diese Anpassungen allerdings nur im Millimeterbereich abspielen.



Auf die erste Ausfahrt mit dem neuen Rad solltest du die passenden Werkzeuge für Feinkorrekturen mitführen.

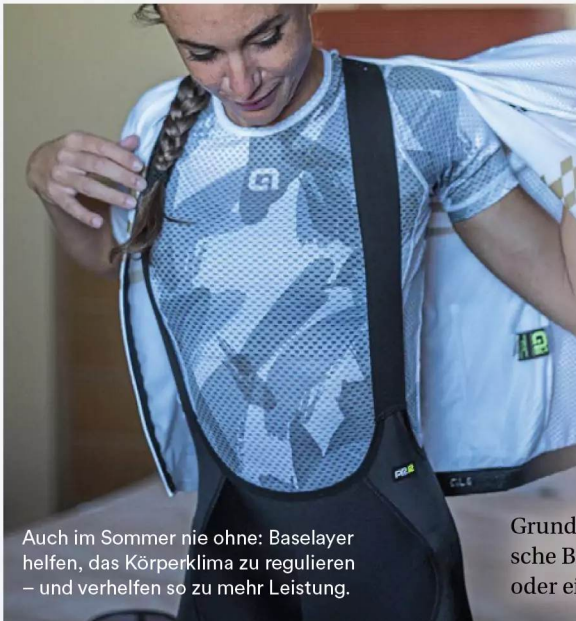
RATGEBER SPORT-
UNTERWÄSCHE

ERSTE SCHICHT

Braucht man tatsächlich Funktionsunterwäsche beim Rennradfahren – reicht nicht ein Trikot? Warum gibt es so viele unterschiedliche Produkte? Und wie finde ich das richtige für mich? ROADBIKE liefert Antworten auf wichtige Fragen.

Warum überhaupt Sportunterwäsche/Baselayer?

Moderne Sportunterwäsche ist ein Bestandteil der Ausrüstung beim Rennradfahren, kein „Nice-to-have“ – denn die technischen Funktionsfasern übernehmen als erste Schicht direkt auf der Haut eine zentrale Rolle bei der Regulierung des Körperklimas. Hintergrund: Beim Sporttreiben entsteht Wärme, der Körper produziert zur Kühlung Schweiß. Allerdings muss der verdampfen können – ob bzw. wie gut das klappt, hängt stark von der getragenen Kleidung ab. Kann Schweiß nicht verdunsten, „steht“ er auf der Haut – die Kleidung saugt sich voll, ein Auskühlen droht – besonders im Winter –, und die Leistungsfähigkeit sinkt. Gute Sportunterwäsche nimmt den Schweiß ab, ohne sich feucht anzufühlen, und sorgt so für eine trockene Basis – wichtig bei Kälte. Sommerunterhemden verteilen und halten etwas Schweiß auf der Haut und verhindern so ein Überhitzen.



Auch im Sommer nie ohne: Baselayer helfen, das Körperklima zu regulieren – und verhelfen so zu mehr Leistung.

Kann ich auch „normale“ Sportunterwäsche nutzen?

Fürs Rennradfahren muss man nicht zwingend radsportspezifische Baselayer verwenden. Auch Sportunterwäsche, die eher fürs Skifahren, Laufen oder Wandern konzipiert ist, kann beim Rennradfahren funktionieren. Allerdings sind radsportspezifische Baselayer in der Regel deutlich besser für den Einsatzzweck geeignet. Sie kommen beispielsweise mit einem auf die gestreckte Sitzposition angepassten Schnitt, ausreichend bemessener Rückenlänge oder einer körpernahen, möglichst falten- und flatterfreien Passform.

Grundsätzlich gilt: Falls schon vorhanden, radsportunspezifische Baselayer einfach mal ausprobieren. Vor einer langen Tour oder einem Wettkampf besser keine Experimente wagen!

Know-how Sportunterwäsche



IM SOMMER:

- Meist einlagige Struktur = Funktionsfaser
- Feuchtigkeitsmanagement/Schweißtransport
- Ziel: Kühlwirkung – Vermeidung von Überhitzen

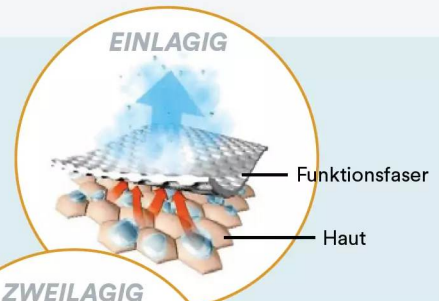


IM WINTER:

- Meist zweilagige Struktur = Funktionsfaser + Außenschicht (z. B. Baumwolle, Merino, Polyamid oder Windstopper)
- Feuchtigkeitsmanagement/Schweißtransport
- Ziel: Isolation gegen Kälte, Schutz vor Nässe und Wind

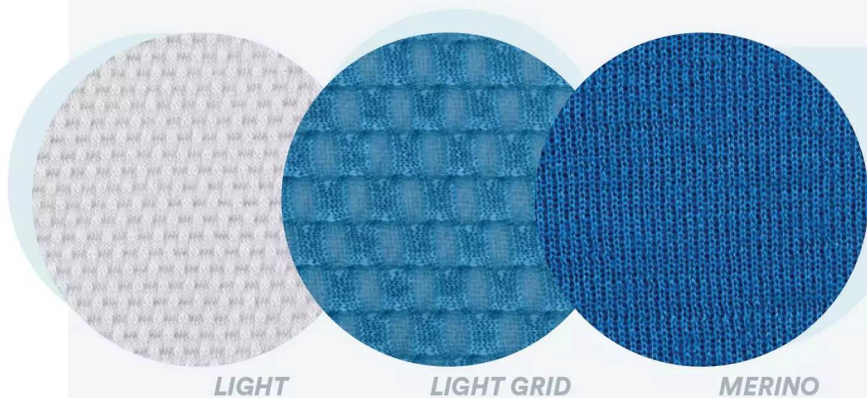
IMMER:

- Leicht ■ Flexibel ■ Schnell trocknend ■ Geruchsneutral



Gibt es überhaupt große Unterschiede bei Funktionsunterwäsche?

Langarm, Kurzarm oder ärmellos, knalleng oder großzügig geschnitten, eher dick und wärmend oder hauchdünn, tief ausgeschnitten. Mit Rollkragen oder gar mit Windstopper-Membran: Baselayer gibt es in unzähligen Ausführungen, Schnitten und Materialien. „Wir haben allein elf Sommer- und mehr als 30 Wintermodelle im Sortiment“, nennt Daniela Bauer, Produkt-Managerin bei Löffler, eine Größenordnung. Viele Hersteller setzen auf eine Funktionsfaser, die in verschiedenen Strickarten und Stärken mit anderen Materialien kombiniert wird – Löffler etwa verwendet Polypropylen. (Preis-)Unterschiede entstehen auch durch Materialqualität oder Herstellungsmethode und -ort. Ergebnis für Endverbraucher: eine sehr große Produktvielfalt und Lösungen für verschiedenste Einsatzzwecke. Allerdings auch eine Herausforderung, hier den Überblick zu behalten.



LIGHT

LIGHT GRID

MERINO

STRUKTUREN: Weitmaschig oder engmaschig, einlagig oder zweilagig, als Netz oder gestrickt – die Hersteller von Sportunterwäsche haben große Gestaltungsspielräume. Hier Beispiele von Löffler.

Wie unterscheidet sich Funktionswäsche für sie und ihn?

„Jeder Mensch hat ein individuelles Kälte-/Wärmeempfinden und deshalb verschiedene Bedürfnisse – das hat allerdings nichts mit dem Geschlecht zu tun“, erklärt Baselayer-Expertin Daniela Bauer von Löffler. Das bedeutet: Natürlich gibt es unterschiedliche Sportunterwäsche für Männer und Frauen – die Unterschiede bestehen jedoch bei den Größen und Schnitten, da diese geschlechtsspezifische Proportionen berücksichtigen. Materialien, Webart und Produktion sind hingegen in der Regel für sie und ihn identisch.

Unterschiede bei Sportwäsche für sie und ihn gibt es bei Größen und Schnitten.



Wie finde ich die am besten zu mir und meiner Art, Rennrad zu fahren, passende Sportunterwäsche?

Die am besten passende Sportunterwäsche hängt stark von individuellen Faktoren ab, zum Beispiel persönlichem Wärmeempfinden, Ausmaß des Schwitzens, Trainingsintensität, Temperaturen, aber auch etwa Allergien gegen bestimmte Textilien. Viele Hersteller bieten auf ihren Websites Orientierungshilfen, um sich im oft sehr großen Portfolio zurechtzufinden. Darüber hinaus kann es hilfreich sein, erst mal „Allround“-Funktionsunterwäsche, die viele Hersteller im Angebot haben, auszuprobieren und sich erst später weitere Sportunterwäsche für spezielle Anwendungsfälle zuzulegen.

Was trage ich zum Baselayer?

Zwiebelprinzip, ade? Nicht ganz, denn auch bei guter Sportunterwäsche ist es oft sinnvoll, mehrere Kleidungsschichten zu tragen. Daniela Bauer von Löffler erklärt: „Vor allem im Winter gilt: Die erste Schicht, also die Funktionsunterwäsche, transportiert den Schweiß ab und sorgt für eine trockene Haut, die zweite Schicht, zum Beispiel ein Trikot, wärmt, und die dritte, außenliegende Schicht schützt vor Wind und Regen.“ Je spezifischer die Sportunterwäsche, desto eher kann aber auch – je nach Kälteempfinden – mit weniger Schichten gearbeitet werden. Beispiel: Mit Windstopper-Unterwäsche – Gore etwa bietet Modelle mit seiner Infinium-Membran – fährt man auch bei Kälte länger im Trikot statt in dicker, unflexibler Jacke.



„*Persönlicher Tipp: Auch um Schweißflecken auf Anzughemden zu vermeiden, bietet sich ein dezentes Kurzarm-Sportunterhemd an. Im Gegensatz zu T-Shirts oder Unterhemden aus Baumwolle, die oft drunter getragen werden, saugen sich diese nicht mit Schweiß voll, und man bleibt auch bei hohen Temperaturen körperlich und optisch länger frisch!*“

Moritz Pfeiffer,
Redakteur



Wie viele Teile an Funktionsunterwäsche brauche ich?

Sportunterwäsche wird direkt auf der Haut getragen – schon aus hygienischen Gründen sollte sie nach dem Tragen gewaschen werden. Um ohne täglichen Waschgang an mehreren Tagen hintereinander fahren zu können, gehören also mehrere Leibchen in den Bestand. „Wir empfehlen für ambitionierte Rennradfahrerinnen und -fahrer, die mehrmals pro Woche trainieren oder gar täglich mit dem Rad zur Arbeit pendeln, mindestens zwei kurze Sportunterhemden und zwei lange für den Winter plus gegebenenfalls je eins mit Windstopper“, so Produkt-Managerin Daniela Bauer von Löffler.

Worauf muss ich bei der Pflege achten?

„Grundsätzlich gilt: Pflegehinweise der Hersteller lesen und anwenden“, empfiehlt Daniela Bauer, „also die angegebene Waschtemperatur nicht überschreiten, nicht bügeln, Reißverschlüsse und Klettverschlüsse von anderen Wäschestücken schließen.“ Da Funktionsunterwäsche schnell trocknet, kann sie selbst dann vom einen auf den nächsten Tag gewaschen und wieder genutzt werden, wenn man keinen Trockner hat. „Deshalb auch lieber häufiger, dafür mit weniger Waschmittel waschen“, so Bauer. Apropos: besser flüssiges Waschmittel nehmen statt Pulver. Erfreulich: „Regelmäßiges Waschen schränkt das Bakterienwachstum im Material ein, wodurch die Geruchsbildung vermindert wird“, so Tobias Pickart, Technical Fabric Specialist bei Gore.



Welche Entwicklungen sind bei Sportunterwäsche in Zukunft zu erwarten?

Funktional ist Sportunterwäsche bereits auf einem sehr hohen Niveau, heißt es auf ROADBIKE-Anfrage bei mehreren Herstellern – sich auf dem erreichten Level ausruhen will trotzdem niemand. „Ein wichtiges Entwicklungsfeld ist die Nachhaltigkeit“, verrät Daniela Bauer von Löffler, „die Branche ist in puncto Produktionsverfahren, Recyclingmaterialien, Kreislaufwirtschaft und Ressourcen, vor allem beim Wassersparen auf dem richtigen Weg, aber es geht immer besser.“ Um immer funktionalere, spezifischere Produkte anbieten zu können, wird natürlich auch mit Stoffen, Schnitten und zusätzlichen Gimmicks experimentiert. Ein wichtiger Aspekt ist darüber hinaus die Optik. „Sportunterwäsche wird immer häufiger auch als erste und einzige Schicht getragen“, so Bauer, „da stellen Kundinnen und Kunden natürlich noch höhere Anforderungen.“

Wie schneidet Funktionsunterwäsche in puncto Nachhaltigkeit ab?

Der soziale und ökologische Fußabdruck von Funktionsunterwäsche hängt – wie so oft – von verschiedenen Faktoren ab. Dazu zählen die Herkunft der verwendeten Materialien, die Arbeitsbedingungen, Produktionsmethoden und -standort, Lebensdauer sowie Entsorgung/Wiederverwendung von Stoffen. „Viele Akteure der (Sport-)Bekleidungsindustrie haben sich in den letzten Jahren auf den Weg zu mehr Nachhaltigkeit gemacht, viele Kunden verlangen das auch“, betont Daniela Bauer von Löffler. Die Österreicher etwa produzieren in Ried im Innkreis, ihre Sportunterwäsche-Artikel sind nach Öko-Tex Standard 100 zertifiziert. Immer mehr Hersteller verwenden zudem (auch) recycelte Materialien. Wem Nachhaltigkeit wichtig ist, achtet beim Kauf auf Siegel und Zertifikate.



„Indoorcycling ist eine extrem schweißtreibende Angelegenheit. Ich trage dabei mittlerweile kein Trikot mehr, sondern ein sehr dünnes Funktionsunterhemd. Ergebnis: angenehmeres Körperklima, mehr Leistung, weniger Schweiß, der mit seinem Salzgehalt ja auch das Rad angreift.“

Christian Brunker, Redakteur



YES, WE CAN... BIKE!

Das SEELEITEN Lake Spa Hotel ist idealer Ausgangspunkt für Bike-Touren sämtlicher Schwierigkeitsgrade, bietet Radrennfahrern bis Mountain-Bike Begeisterten spektakuläre Strecken und Aussichten



Zweirad Eldorado

Im Einklang mit der Natur

Die Lage des SEELEITEN Lake Spa Hotel an der berühmten Südtiroler Weinstraße ist wie gemacht für eine Vielzahl der bei Rennradfahrern so beliebten „100 km-Touren“. Sie enden mit wunderbaren Abfahrten zum See. Ein weiteres Highlight ist die über 50 Kilometer lange „MTB Roen“. Wunderbare Aussichten und starke Trail-Abfahrten wechseln sich hier ab. Dabei ist der Mendelpass der Ausgangsort am 2.116 Meter hohen Monte Roen. Er wird ab Tramin mit der Mendelbahn erreicht. Die Nutzung der Bahn ist im Südtirol Pass eingeschlossen, den das SEELEITEN seinen Gästen kostenfrei stellt.



Professionelle Vorraussetzungen

Alles dreht sich um's Bike

Ob mehr oder weniger ambitioniert, echte Radfans erwartet im SEELEITEN ein riesiges Bike-Areal mit videoüberwachten Bike-Räumen, Werkstatt und Waschstraße. Wöchentlich stehen zwei geführte Radtouren auf dem Programm. Helme, Rucksäcke sowie Mountainbikes können kostenfrei ausgeliehen werden; sogar topaktuelle E-Bikes und Trekkingräder sind gegen Gebühr erhältlich. Um die Muskeln nach einer Tour zu lockern, stehen auf dem SPA-Menü verschiedene Sportmassagen zur Auswahl, zwei Physio- und Osteopathen vor Ort geben Tipps und kurieren Beschwerden.



Fitness trifft Genuß

Wohlfühlen mit allen Sinnen

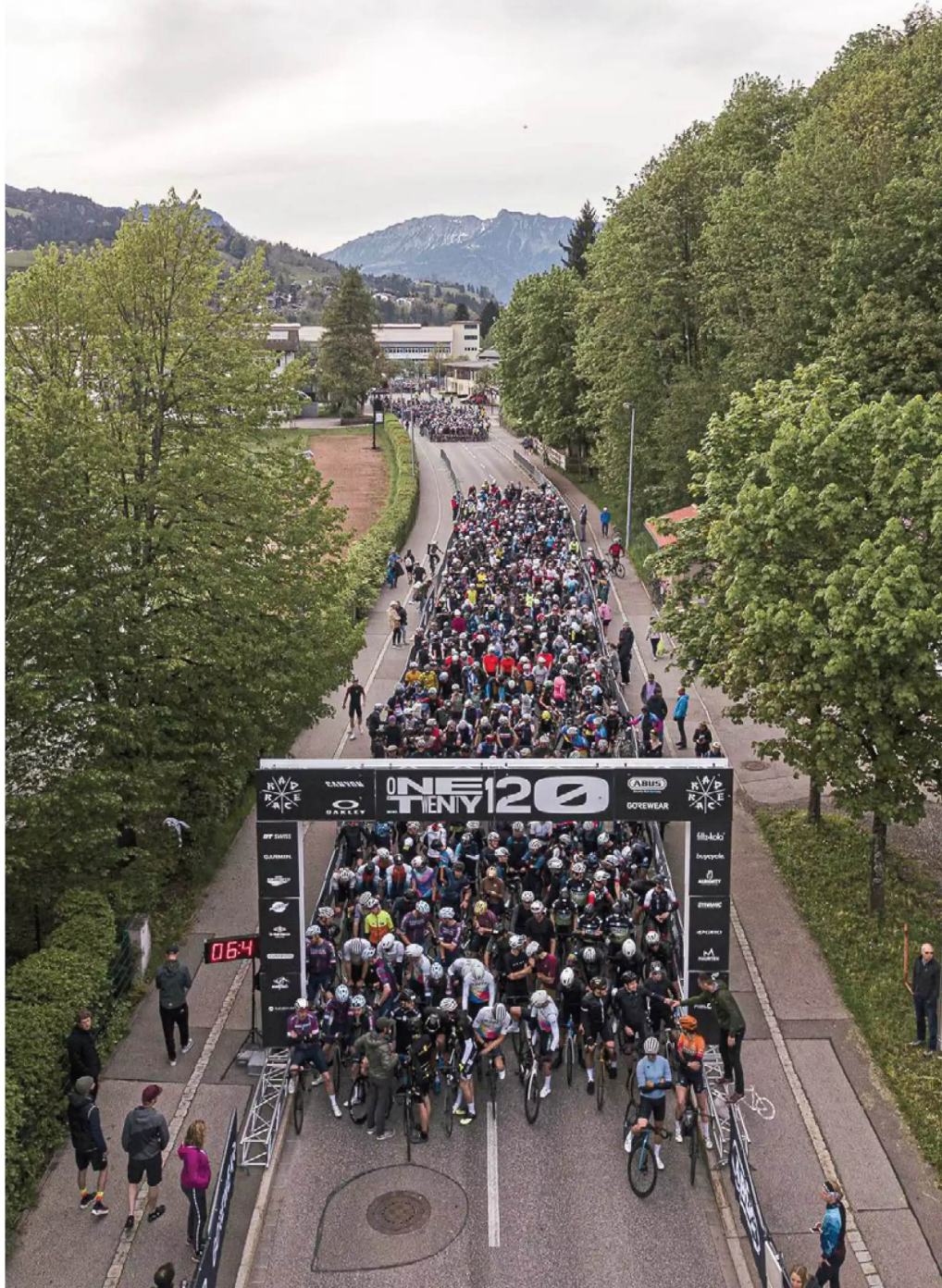
Das SEELEITEN ist bekannt für seine vielen Fitnessangebote. Es gibt Joggingtouren rund um den See, Yoga, Zirkeltraining, Stretching, Aqua Gym, Bauch-Beine-Po, Pilates bis hin zu Spinning- und Cardio-Biking. Ganz individuell. Wer mag, kann sogar eine Tour mit dem SUP-Board ab dem hoteleigenen Seegrundstück mit Lake House auf dem Kalterer See unternehmen. Genuß-Highlight ist das kulinarische Wochenprogramm mit seinen exklusiven Verkostungen und Führungen durch das hoteleigene Weingut Moser und die Handwerksbrauerei sowie ethischen Genusswanderungen.

Die zwei spezielle Bike-Packages „Fast“ und „Driver“, die individuell zur Übernachtung dazugebucht werden können, machen das SEELEITEN Lake Spa Hotel in diesem Sommer für Radler noch attraktiver. Mehr Infos unter www.seeleiten.it

RAD RACE ONE TWENTY IN SONTHOFEN

GEKOMMEN, UM ZU BLEIBEN

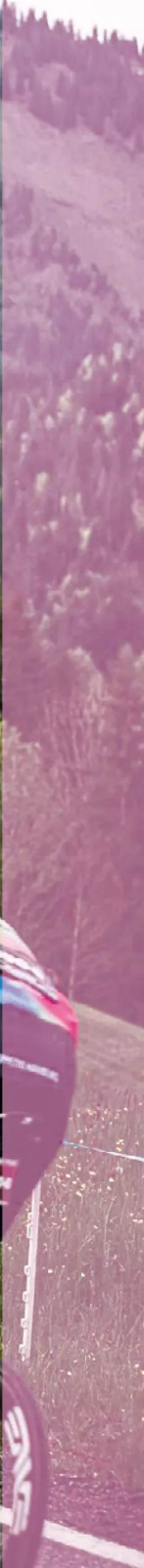
Ein neues Jedermann-/ -frau-Rennen im Allgäu, über Deutschlands höchste Passstraße, das anders sein will als andere Rennradsports: ROADBIKE war bei der Erstaustragung dabei.



ROADBIKE & Friends: Sebastian Hohlbaum, Moritz Pfeiffer und Thomas Schindler (v. l. n. r.) stellen sich der Herausforderung.



Monitz Pfeiffer, PVL/S ©





Wiesen, Wälder, Berge: Das 120 Kilometer lange Straßenrennen empfing die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit fast schon kitschig-schöner Landschaft. Ein Highlight: das schmale Sträßchen zwischen dem österreichischen Sibratsgfall und dem deutschen Tiefenbach im Naturpark Nagelfluhkette, das gleich zweimal befahren wurde.





Mannschaftsbergzeitfahren zum Auftakt: Vier saftig-steile Kilometer klären die Hackordnung – teamintern, aber auch im Vergleich zur Konkurrenz.

TEXT | MORITZ PFEIFFER

HITZE

flimmert über dem Asphalt. 14 Prozent Steigung, 15 Prozent, 16. Nicht nur ein kurzes Stück, sondern kilometerlang. Der Riedbergpass ist unerbittlich. Vor mir, so weit das Auge die Passstraße hinaufreicht: Rennradfahrerinnen und -fahrer. Hinter mir: ebenfalls. Und auch neben mir. Ich höre stoßweises Atmen. Ratternde Ketten. Fluchen. Aber auch: lautstarke Anfeuerungsrufe von vielen Zuschauerinnen und Zuschauern, Freunden, der Familie am Streckenrand. Zugegeben, wir fahren nicht gerade durch ein so enges Menschenspalier wie die Radprofis in Alpe d’Huez. Aber für ein Hobbyrennen ist die Hölle los. Und die Unterstützung hilft, den Berg zu bezwingen. Der Riedbergpass ist der Scharfrichter beim Rad Race One Twenty, einem neuen Jedermann-/ -fraurennen im Allgäu. Mit einem neuen Ansatz, einem neuen Sound, einem neuen Rennmodus – man

fährt im Team, mindestens zu dritt. Etwa fünfzig Meter vor mir fährt Hohli im ROADBIKE-Trikot. **Aber: Wo ist Thomas?**

24 Stunden zuvor: Hohli, Thomas und ich stehen auf einer Startrampe. Bergzeitfahren. Genauer gesagt: Mannschaftsbergzeitfahren. Diese Disziplin gab es wohl selbst bei der Tour de France noch nicht. Vier Kilometer, knapp 400 Höhenmeter – hier heißt es: leiden. Ausgeheckt haben das Konzept Marlon Wörndl und Ingo Engelhardt. Marlon ist bei der Agentur 808 Project Organisationschef für den Allgäu Triathlon, Ingo Geschäftsführer des Namensgebers Rad Race, der auch für manches Fixie-Kriterium, ein 96-Stunden-Gravelrennen und die mehrtägige Alpentour Tour de Friends verantwortlich zeichnet. Das Rad Race One Twenty ist das erste Straßenrennen der Crew – und soll zu einem der größten Jedermann-/ -fraurennen in Deutschland werden (siehe Interview).

Erklärtes Ziel: das nach Wahrnehmung von Engelhardt verstaubte Image vieler Radsportevents zu überwinden. Laut sein, wild, unangepasst. Finisher-Medaille oder -Trikot, Plastikstarterbeutel oder RTF-Punkte gibt’s nicht, statt „Final Countdown“ wummern laute Bässe, Hip-Hop und Punkrock aus den Boxen, mit den Teilnehmenden kommuniziert En- ▶



Rad Race One Twenty 2023

Nach dem Start in Sonthofen führte die Strecke über Oberstaufen nach Österreich. Die anschließende Passage durch das Rohrmoostal wurde zwei Mal befahren – die schmale Straße ist grundsätzlich für den Autoverkehr gesperrt und ein heißer Tipp für Allgäu-Reisende! Der Riedbergpass – Deutschlands höchste Passstraße – ist mit knapp zehn Prozent Durchschnittssteigung unangenehm steil. Finale Grande: der steile Schlussanstieg zur Hörnerbahn.

● 126 km ● 2230 Hm ● www.rad-race.com





Das Rad Race One Twenty fährt man als Dreier-Team, gewertet wird die Zielzeit des Dritten – ungeschickt, dass Team ROADBIKE weitgehend desorientiert unterwegs ist.

gelhardt direkt per WhatsApp-Gruppe. Das Konzept mit Dreier-Team soll den Renncharakter verändern – alle sind gezwungen, sich eine Strategie zurechtzulegen. Denn erst die Zeit des Dritten zählt, eine Einzelwertung gibt's nicht. Der daraus erwachsende Team-Spirit soll durch die Tage im Allgäu tragen, denn das Event beschränkt sich nicht auf die beiden Wettkampftage am Wochenende mit Bergzeitfahren und Straßenrennen – das Eventgelände mit Bike-Expo und Camping-Areal öffnet schon donnerstags, gemeinsame Ausfahrten und abendliche Partys stehen auf dem Programm. Wer jünger ist als 27, zahlt deutlich weniger Startgeld. Folge: sehr viele junge Leute, sehr viele Teilnehmerinnen, Zeltlager-Atmosphäre.

Sonthofen im Oberallgäu zeigt sich passenderweise von seiner besten Seite: Nach einem verregneten Frühjahr scheint gefühlt nun erstmals bei angenehmen Temperaturen die Sonne, sattgrüne Wiesen, dunkle Wälder und schneebedeckte Berge stellen die beeindruckende Kulisse. Und: Organisatorisch ruckelt es für eine Erstaustragung erstaunlich wenig, selbst die komplizierte Herausforderung, die Straßen in gleich zwei Ländern sicher abzusperren, gelingt (siehe Strecke). Beim Bergzeitfahren sitzt auf halber Strecke gar eine Blaskapelle am Wegesrand und macht den Teilnehmenden in Lederhose und Seppelhut Beine. Bei der Auffahrt kriege ich das gar nicht mit – entgegen allen guten Vorsätzen gehe ich in den tiefroten Bereich. Schnell bin ich trotzdem nicht, dafür sind teamintern die Hierarchien geklärt: Thomas – als Ersatz für den gesundheitsbedingt verhinderten Redaktionskollegen Christian kurzfristig ins ROADBIKE-Team gerutscht – ist am Berg mit Abstand der Schnellste von uns und kriegt früh grünes Licht, nicht warten zu müssen. Hohli könnte schneller, zieht mich aber so gut es geht, und ich versuche, dem Team keine Schande zu machen, muss dafür aber alles geben.

Anschließend ein Rundgang über das gut besuchte Expo-Gelände, wo große Marken wie Canyon, Gore, Oakley, Abus oder DT Swiss, aber auch kleinere Anbieter wie Bekleidungshersteller Endless Local, Ernährungsspezialist Maurten oder Radreiseveranstalter Gruppetto Allgäu ihre Produkte und Dienstleistungen vorstellen. Auf der Bühne werden die

Schnellsten geehrt, beim Race-Briefing gibt's letzte Informationen und Sicherheitshinweise für das Straßenrennen. Auf einer Großbildleinwand wechseln sich schnell geschnittene Videos und Werbebotschaften ab, am nächsten Tag wird hier das Rennen live übertragen – Angehörige und Fans können selbiges sogar zu Hause via YouTube-Livestream verfolgen.

Bei einer riesigen Pizza legen wir unsere Renntaktik zu recht: Thomas, der noch nie bei einem Rennen gestartet ist, will sich erst einmal in Ruhe im Peloton orientieren, Hohli und ich sollen nicht warten – früher oder später, so das Kalkül, wird Thomas am Berg zu uns aufschließen.

Nach einer kurzen Nacht warten wir Sonntagfrüh zu nachtschlafender Zeit inmitten von über 2000 Gleichgesinnten in Sonthofen auf den Startschuss. Nervöses Gezerre an Reißverschlüssen, nochmal kurz Pipi, kleine Scherze, die die Aufregung kaschieren sollen... Dann ein Knall, ohrenbetäubende Bässe – und das Peloton ist auf der Strecke. Wie vermutet verschwindet Thomas rasch aus unserem Blickfeld, Hohli und ich geben uns im Windschatten dem Geschwindigkeitsrausch hin. So manche zu schnelle Gruppe lassen wir aber ziehen, denn der Weg ist weit und voller Höhenmeter. Erfreulich: Zumindest in unserem Umfeld fahren alle auffällig gesittet, Stürze sehen wir nicht. Entlang des Alpsees bei Immenstadt geht es in schneller Fahrt nach Oberstaufen, nach kurvenreicher Abfahrt und einem nicht ganz ernst gemeinten Ortsschildersprint warten die ersten Anstiege. Wir klettern zügig, behalten die Wattzahlen aber im Auge, um nicht zu überpacen. Und dann stellt sich allerdings die Frage: **Wo ist Thomas?**

Landschaftlich ist das schmale Sträßchen zwischen dem österreichischen Ort Sibratsgfall und dem deutschen Tiefenbach ein Highlight des Tages: Mit Blick auf Weiden, Wälder und Felswände geht's teils kräftig bergan zum Rohrmoosattel – Allgäu at its best! **Doch wo ist Thomas?** ▶



Als „kleine Überraschung“ bezeichnet Rennorganisator Ingo Engelhardt euphemistisch die 13-Prozent-Schlussrampe (Bild oben) – der lautstarke Jubel von erstaunlichen Menschenmassen trägt die über 2000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer hinauf ins Ziel.



Hohli haut am Schlussanstieg alles raus (l.), teamintern liefert aber Thomas die größte Leistung (r.).



Ingo Engelhardt, Geschäftsführer Rad Race, über die Erstaustragung des Rad Race One Twenty, über Glücks- und Schreckmomente sowie die Pläne für die Zukunft.

„WIR BLEIBEN LAUT“

Wie lautet das Fazit nach der Erstaustragung des Rad Race One Twenty?

Wir sind megahappy, das Adrenalinlevel war nach dem Event noch sehr lang sehr hoch! In zwanzig Jahren Event-Organisator habe ich noch nie so viel positives Feedback für eine Veranstaltung gehört. Tausend Dank an dieser Stelle an alle Mitstreiter und Partner, vor allem 808 Project, Sonthofen und die ganze Region Allgäu! Alle hatten Bock, vieles hat auf Anhieb funktioniert, die Vibes waren gut. Aber wir hatten natürlich auch Riesenglück mit dem Wetter.

Am Riedbergpass gab es einen Sturz.

Das war vermutlich der größte Schreckmoment des Wochenendes. Ein Teilnehmer ist gestürzt und hat sich die Schulter gebrochen. Aber selbst der hat mir später am Telefon erzählt: „Das war ein geiles Event, ich will unbedingt wieder starten!“ Wir sind alle froh, dass da nicht mehr passiert ist. Insgesamt hat es für ein Event dieser Größenordnung selten gescheppert.

Was war dein persönliches Highlight?

Organisatorisch die Vollsperrung in zwei Ländern – wer hat das schon? Was das Peloton angeht: das Durchschnittsalter

um die 30 und der Frauenanteil von 20 Prozent – das ist viel jünger bzw. viel mehr als bei anderen Events. Und für die Hälfte von denen, mit denen ich geredet habe, war es das erste Radrennen ihres Lebens. Das finde ich ziemlich klasse!

Was kann man verbessern?

Es gab Kritik, dass die Cut-off-Zeit zu knapp bemessen war. Wer's langsamer hat angehen lassen, hatte schnell den Besenwagen im Nacken oder musste gar raus. Und am Ziel an der Hörnerbahn wären Bierbänke, Tische und Musik sicher gut gewesen – wir wollten die Leute eher schnell zurück aufs Festivalgelände bringen, und da waren ja später auch wieder alle, aber scheinbar wollten die erst mal vor Ort durchatmen und chillen, und das hätten wir ein bisschen gemütlicher gestalten können.

Wie geht es weiter?

Unser klares Ziel ist es, das noch mal zu machen und das Event langfristig zu etablieren. Darauf haben auch alle Partner Bock. Wir führen schon die ersten Gespräche, haben mit der Budgetplanung begonnen – wir melden uns, wenn es konkret wird. Apropos: ROADBIKE war das erste Medium, das damals die Pres-

semeldung zur Erstaustragung aufgegriffen, berichtet und uns interviewt hat. Das war für uns ganz besonders, weil klar war: Jetzt gibt es kein Zurück mehr, the shit gets real!

Gern geschehen. Wird es Änderungen geben?

Wir denken über einen etwas späteren, wettertechnisch sicheren Termin nach. Vielleicht drehen wir auch was an der Strecke – das Allgäu hat viel zu bieten. Und ich persönlich fände es stark, wenn das Bergzeitfahren direkt am Festivalgelände starten würde. Was wir sicher nicht ändern werden, ist unser Style: Es wird weiter coole Mucke laufen, wir werden weiter Unfug reden und Pyrotechnik abfackeln. Manche finden das klasse, anderen ist es zu laut. Das ist okay, wir wollen es nicht allen recht machen, und andere Eventkonzepte haben auch ihre Daseinsberechtigung. Natürlich wollen wir wachsen, und ich bin überzeugt, die Leute, die Region, die Infrastruktur geben das her – wahrscheinlich hätten wir schon dieses Jahr doppelt so viele Startplätze vollgekriegt. Die Herausforderung wird sein, bei mehr Teilnehmern die coole und persönliche Atmosphäre zu wahren. Wir tun unser Bestes!

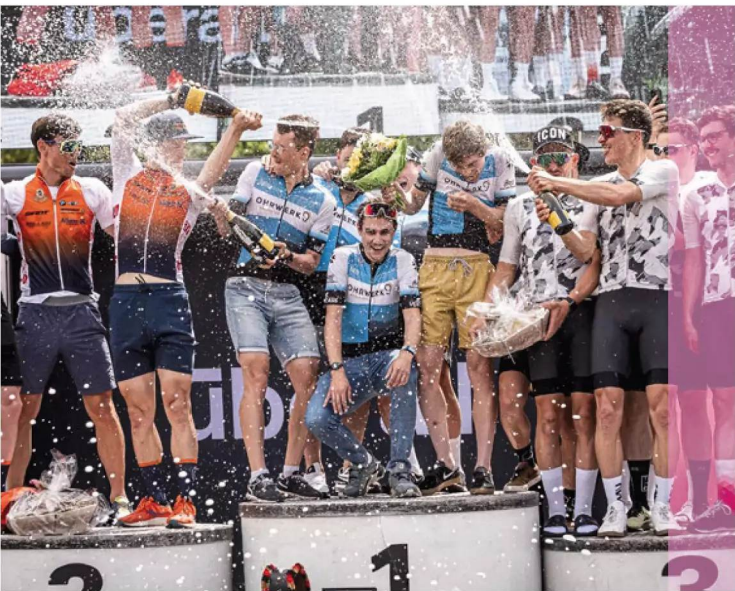
In Tiefenbach und Obermaiselstein feuern Anwohner und Urlauber lautstark das in viele kleine Gruppen zerfallene Peloton an, am Riedbergpass wird es dann ernst. Dank sehr zurückhaltender Rennteilung und kleinen Gängen läuft es bei mir aber deutlich besser als tags zuvor beim Bergzeitfahren: Während viele dafür büßen, auf den ersten 75 Kilometern zu schnell gefahren zu sein, pedaliere ich flüssig den Berg hinauf und Hohli guckt verdutzt, als ich kurz vor der Passhöhe wieder zu ihm aufschließe. **Nur: Wo ist Thomas?**

In rasender Abfahrt jagen wir ins Tal und via Balderschwang ein zweites Mal auf die Rohrmoos-Runde. Am Rohrmoossattel kämpfe ich, um an Hohli und der Gruppe dranzubleiben. Das klappt zwar, aber auf dem folgenden welligen Flachstück zieht Hohli doch noch mit den stärksten aus unserer Gruppe davon und erreicht das Ziel einige Minuten vor mir. Der bittersüße Schlusspunkt: Zum Zielstrich an der Hörnerbahn in Bolsterlang müssen wir eine 500 Meter lange, bis zu 13 Prozent steile Rampe erklimmen. Wer bis hierhin noch nicht auf die Zähne beißen musste, tut es spätestens jetzt.

Doch auch hier helfen die Anfeuerungsrufe der zahlreichen Zuschauer. Schnell finde ich Hohli, gemeinsam stürzen wir uns auf die in rauen Mengen bereitstehenden Getränke und fragen uns jedoch zunehmend beunruhigt: **Wo ist Thomas?**

Des Rätsels Lösung folgt 25 Minuten später, als Thomas endlich die Ziellinie überquert: Noch auf den ersten, neutralisierten Rennkilometern in Sonthofen hatte unser dritter Mann nach Begegnung mit einem Schlagloch einen Durchschlag am Hinterrad. Aller Hilfe durch Besen- und Materialwagen zum Trotz: Als Thomas endlich weiterfahren kann, ist weit und breit kein Radrennen mehr zu sehen. „Ich bin hinterhergestieft, so schnell es ging – als ich nach zwei Stunden endlich die ersten anderen Rennfahrerinnen und -fahrer eingeholt habe, hätte ich heulen können vor Glück“, berichtet Thomas. Umso erstaunlicher, wie weit er sich noch nach vorne gekämpft hat! Wir grinsen und klatschen ab.

Dann rollen wir zurück zum Eventgelände: Überall stehen, sitzen oder liegen Rennradfahrerinnen und -fahrer und füllen mit Nudeln oder lokalen Spezialitäten die leer gefahrenen Energiespeicher wieder auf, gönnen sich das ein oder andere Kaltgetränk und erzählen wieder und wieder von ihren Erlebnissen. Auch wir tauchen ein in die Menge – und können uns gut vorstellen, dass der Erstauflage des Rad Race One Twenty noch viele weitere Austragungen folgen werden. **R**



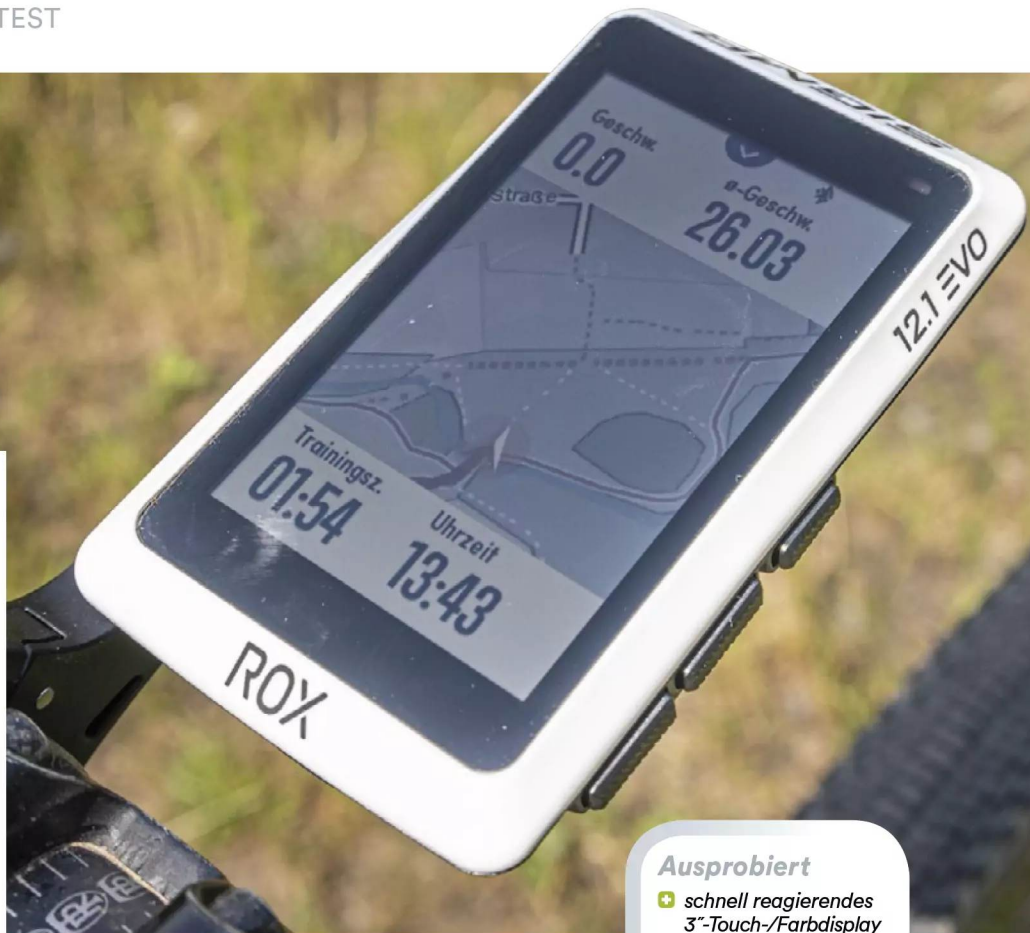
Partystimmung am Zielstrich, bei der Siegerehrung, auf dem Camping-Areal und der Expo – beim Rad Race One Twenty am gefühlt ersten warmen Wochenende des Jahres passte vieles zusammen.



Teststrecke

MATERIAL UND ZUBEHÖR IM TEST

Die neue Sigma-Kartendarstellung ist gelungen, alle Seiten lassen sich individuell anpassen. Die Tasten sind auch mit Handschuhen gut zu bedienen.



Ausprobiert

- schnell reagierendes 3"-Touch-/Farbdisplay
- gute Abbiegehinweise
- schnelles Re-Routing
- Helligkeitssensor teils unzuverlässig

Sigma Rox 12.1 Evo

Preis: 379,95 Euro Gewicht: 110 g*

MEINUNG



„Das durchdachte und präzise Routing zählt zu den großen Stärken des neuen ROX-Computers.“

Thomas Terbeck,
Redakteur Bike-X

Mit dem ROX 12.1 EVO bringt Sigma den Nachfolger seines beliebten GPS-Computers 12.0 Sport an den Start. Wir konnten den Neuen bereits einige Tage in der Praxis testen.

Auspacken, einrichten und losfahren – eine möglichst einfache Bedienung wünscht sich jeder Radfahrer. Beim Auspacken fiel sofort die im Vergleich zum Vorgänger kompaktere Größe des smarten Trainingsbegleiters auf. Rund 20 Prozent kleiner ist er laut Sigma. Da das Display mit 3 Zoll unverändert geblieben ist, macht das Gerät nun einen äußerlich stimmigeren, da deutlich moderneren Eindruck.

Die Einrichtung des ROX 12.1 EVO mit der Sigma Ride-App erfolgte fix, zahlreiche Funktionen lassen sich individuell, aber nicht immer hundertprozentig intuitiv anpassen; sechs Sportprofile

sind vorgegeben, weitere 20 sind einstellbar. Alle eingestellten Änderungen werden sofort auf dem neuen ROX sichtbar.

Geplante Routen wie zum Beispiel von komoot lassen sich schnell über die App auf das Gerät aufspielen. Live-Segmente von Strava oder auch Workouts (als FIT-Datei) verarbeitet der ROX anstandslos. Auch sämtliche ANT+- oder BLT-Sensoren lassen sich problemlos koppeln. Selbst E-Bike-Fahrer haben die Möglichkeit, sich die Restreichweite, Unterstützungsstufe oder eine empfohlene Gangwahl anzeigen zu lassen. Gut zu wissen: Bosch-Motoren lassen das Auslesen bisher nicht zu. Prima: Auch Radar-Sensoren à la Garmin Varia lassen sich mit dem ROX verbinden.

Das transflektive Display ist bei Sonnenschein grundsätzlich gut abzulesen, neigt aber je nach

*ohne Halterung

Lichteinfall zum Spiegeln – ein Problem fast aller Touchscreens mit glänzender Oberfläche. Beim Abbiegen meldet sich der ROX frühzeitig mit einem Pfeil-Symbol, das die Streckenführung deutlich hervorhebt. Dank richtigem Timing sehr hilfreich – und in der Praxis überzeugend. Das recht kratzfeste Touchdisplay funktioniert dank leistungsstarker Hard- und Software hervorragend, Wischgesten wurden verzögerungsfrei erkannt und umgesetzt.

Die Hintergrundbeleuchtung wird über einen Helligkeitssensor gesteuert. In der Praxis zeigten sich beim Testgerät noch Unwägbarkeiten: Bei Abbiegehinweisen war zwar der Signalton zu hören, das Display blieb des Öfteren jedoch einfach dunkel. Erst wenn der Tester den Bildschirm berührte, war erkennbar, wo es langgeht.

Das Hauptaugenmerk liegt beim Rox 12.1 Evo natürlich auf der Navigation. Sogar Adressen lassen sich eingeben, wenn auch ohne Hausnummer. Points of Interest (POI) lassen sich direkt ansteuern, alternativ auch Punkte, die man auf der Karte antippt.

Zusätzlich gibt es die bekannte „Draw my route“-Funktion: einfach freihändig einen Kreis zeichnen und die Strecke wird nach voreingestelltem Profil angelegt. Schön gedacht, leider ist die Wegeauswahl dann nicht immer sinnvoll. Ein nettes Gimmick, um einfach mal draufloszufahren ...

Das Routing entlang geladener Tracks funktionierte jederzeit einwandfrei. Hilfreich dabei: die automatische Zoomfunktion in der Kartenansicht, wenn man sich einem Abbiegepunkt nähert – das erfolgte stets rechtzeitig und verlässlich. Auch die Sigma-eigene Kartendarstellung verdient Lob, sie präsentiert sich aufgeräumt und übersichtlich.

Wer gerne mal einen Abzweig verpasst, freut sich über das gut funktionierende Re-Routing: Nach den ersten Hinweistönen erfolgt die zügige Rückführung auf den Track. Hilfreich – und mehr als nur ein weiteres Gimmick – ist die integrierte Sturzerkennung mit Notruf-Funktion über ein gekoppeltes Smartphone.

Die Akkulaufzeit des ROX gibt Sigma mit 14 Stunden an, in der Praxis sind 12 bis 13 Stunden realistisch. Ganz up to date wird der ROX per USB-C-Kabel geladen, der Ladeport liegt unten am Gehäuse, Laden ist auch während des Betriebs möglich – gut für Langstreckenfahrer. Und auch als Datensammler macht der ROX dank übersichtlicher Darstellung einen guten Job. Statistiken zu sämtlichen Parametern lassen sich nach dem Training am GPS-Computer oder in der Sigma-Ride-App anzeigen oder auf alle gängigen Fitnessportale zur späteren Analyse hochladen.



Bequemer Halt:
Der angesetzte Bund macht seinen Job sehr gut.

Assos Equipe R Bib Shorts S9

Preis: 180 Euro Größen: XS-TIR

Assos-Bibshorts eilt ein exzellenter Ruf voraus. Leider sind auch die Preise der Schweizer gesalzen. Mit der Equipe R S9 gibt sich der Hersteller nun volksnäher, im Vergleich zur Tophose RSR kostet die R glatte 120 Euro weniger. Dafür ist das Material etwas einfacher, statt Lasercut- gibt's angesetzte Beinabschlüsse, Polster und Schnitt wirken beim Topmodell noch ausgefeilter. Wer den direkten Vergleich nicht hat, freut sich dagegen über den hohen Sitzkomfort mit sehr angenehm ausgeformtem Pad, den straffen Sitz und hochfunktionale, bequeme Träger. Kurz: kein Grund, eine der Sparmaßnahmen zu beklagen. Der bequeme, tief geschnittene Bund verzeiht auch ein kleines Wohlstandsbüchlein, diverse Waschgänge steckte die

Equipe R ohne Abnutzungserscheinungen weg. Billig ist auch die R nicht. Den Preis wert allemal.

Test: 4 Monate

- + sehr guter Komfort
- + moderner, bequemer Schnitt, längeres Bein
- + sehr gutes Pad
- + angesetzte Bündchen, die gut halten



Just in time: Abbiegehinweise blendet der ROX stets rechtzeitig ein – auf Wunsch unterstützt durch ein akustisches Signal.



Yeti Hopper Flip 12

Preis: 280 Euro Gewicht: 1,5 kg*

Die Netflix-Dokumentation zur Tour de France bot Einblicke in so manches Teamfahrzeug – und zeigte: Kühlboxen für Trinkflaschen und Verpflegung gehören dort zur Grundausrüstung. Auch Hobbyathleten freuen sich, wenn nach dem Radrennen, -marathon oder einer RTF kühle Getränke und Snacks im sommerlich aufgeheizten Auto warten – oder Betreuer beim Rundstreckenrennen keine Flaschen mit lauwarmer Plörre anreichen. ROADBIKE sammelte zuletzt gute Erfahrungen mit der Kühltasche Hopper Flip 12 des US-amerikanischen Herstellers Yeti. Sie bietet Raum für bis zu zehn 750-Milliliter-Trinkflaschen oder alternativ mehrere Müsliboxen. Dank separatem Kühlpad (22 Euro) und stabilem, teils etwas schwergängigem Reißverschluss blieb der Inhalt in der Regel einen ganzen Wettkampftag lang kühl. Mithilfe des robusten Griffes oder des weich gepolsterten Schultergurts trägt sich die kompakte Tasche (26 x 32 x 29 cm) komfortabel von A nach B. Verarbeitung und Materialien wirken sehr hochwertig, Defekte waren keine zu verzeichnen.



Mit zwei Trinkflaschen, Riegel, Gel und Müslibox ist die 12-Liter-Ausführung noch lange nicht ausgelastet.

Test: 3 Monate

- top Verarbeitung
- isoliert/kühlt lange
- kompakte Größe
- auch mit 8 und 18 l Fassungsvermögen
- kein Schnäppchen

Specialized S-Works Mondo

Preis: 80 Euro Gewicht: 357 g**

Als wettkampftauglichen Allroad-, Endurance- und Allwetterreifen bewirbt Specialized den neuen S-Works Mondo – und verspricht damit nach ROADBIKE-Erfahrung nicht zu viel: Von den Asphaltstraßen des Schwarzwalds über Kopfsteinpflaster bis hin zu geschotterten Waldautobahnen beim täglichen Pendeln – der in Deutschland entwickelte Pneu überzeugte auf verschiedenen Terrains und machte überall Spaß. Dass Reifen, die spezifisch für einen Untergrund optimiert sind, auf eben diesem noch ein bisschen mehr Leistung rauskitzeln, mag stimmen – wer jedoch einen sportlich-schnellen, komfortablen und zudem robusten Allrounder sucht, fährt mit dem S-Works Mondo sehr gut. Die Montage gelang

ohne Reifenheber und großen Kraftaufwand, beim Tubeless-Set-up sprang der Pneu unter den Hüben einer normalen Standpumpe in die Felge, die Luft hielt der Reifen in Kombination mit Dichtmilch zuverlässig. Kleines Manko: In 32 Millimeter Breite wiegt der Pneu fast 30 Gramm mehr, als der Hersteller angibt, was ihn beim Beschleunigen etwas ausbremst.

MEINUNG



„Einer für alles? Der S-Works Mondo kommt diesem Ideal sehr nahe – und überzeugte auf vielen Terrains.“

Moritz Pfeiffer, Redakteur



Test: 2 Monate

- sehr vielseitig
- schnell & robust
- Tubelessmontage
- auch in 28 & 35 mm
- etwas schwerer als angegeben

*Leergewicht ohne Kühlpad, **in 32 mm Breite



Sweet Protection Falconer Aero 2Vi Mips

Preis: 299 Euro Gewicht: 362 Gramm* Größen: S/M, M/L, L/XL

— Aero oder nicht aero – der Falconer Aero 2Vi von Sweet Protection lässt alle Optionen offen. Denn der Helm hat zwei Aerocover, die die beiden äußeren der drei Lufteinlässe verschließen und so den Luftwiderstand reduzieren sollen. Der verbleibende mittlere Einlass sorgt dennoch für ausreichende Belüftung, nur an sehr heißen Tagen und bergauf kann es am Kopf schon mal zu warm werden – dann lassen sich die Cover leicht abnehmen und bspw. in der Trikottasche verstauen. Bei Bedarf sind sie dank Magnethalterung auch während der Fahrt mit einem Handgriff leicht aufzusetzen. Auch der Verschluss am Kinnriemen schließt magnetisch und ist so top zu bedienen, die Halterung am Hinterkopf lässt sich per Drehrädchen anpassen und ist so dem höhenverstellbar. Das Mips-System soll Rotationskräfte bei Stürzen abschwächen, trägt aber auch zum hohen Gewicht von 362 Gramm (Gr. L/XL) bei.

Die Aerocover sollen die Aerodynamik verbessern und sind auch während der Fahrt schnell (de-)montiert.



Test: 3 Monate

- + leicht anpassbar
- + neun Farbvarianten
- + inkl. Mips-System
- + mit Cover nix für sehr heiße Tage
- hohes Gewicht

* in Größe L/XL

Classic & Next.

Tradition trifft Innovation. Der RENNKOMPRESSOR NXT.

Made in Germany



Schläverand
Presta



Dunlop



Auto
Schrader



sks-germany.com

Silca Sealant Remover

Preis: 24 Euro Inhalt: 473 Milliliter

Nach einem Tubeless-Defekt bleiben schon mal hartnäckige Latexrückstände der Dichtmilch am Rahmen oder in der Kleidung zurück. Anders als mit Seifenwasser oder herkömmlichen Lösungsmitteln ließen sich solche Flecken mit Silcas Sealant Remover im Test vollständig entfernen. Dazu wird die betroffene Stelle am Rahmen zunächst mit Wasser benetzt, dann großzügig mit Sealant Remover eingesprüht und ohne Einwirkzeit mit einem sauberen Tuch (der Hersteller empfiehlt ein weißes) abgewischt. Unter leichtem Reiben lösten sich auch widerspenstige Latexmilch-Spritzer am Bike. Anschließend empfiehlt Silca, das Rad zu waschen, damit der Reiniger den Lack nicht angreift. Bei Flecken in der Bekleidung soll der Remover dagegen drei Minuten einwirken und der Fleck danach ausgebürstet werden.



Ausprobiert

- + entfernt Dichtmilch-Rückstände sehr gut
- + umweltfreundlich
- + Anwendungshinweise auf Flasche ...
- ☐ ... nur auf Englisch

Dos Caballos Ultimate Comfort Bib

Preis: 159 Euro Größen: XS–XXL

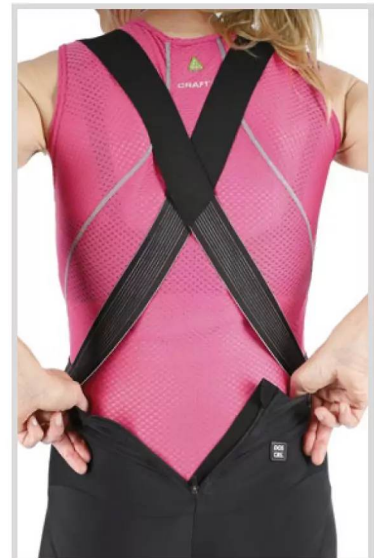
Ultimativen Komfort verspricht Dos Caballos mit seinem Damen-Modell Ultimate Comfort. Im Test hielt die Hose dieses Versprechen: Die Bib sitzt am Bauch dank dehnbarem Bund sehr bequem, auch die breiten Träger halten auf längeren Touren fest und sicher, ohne zu verdrehen oder zu drücken. Auch das langstreckentaugliche Polster wusste zu überzeugen – es sitzt komfortabel, bietet reichlich Dämpfung, ohne jedoch zu weich zu sein. Besonders gut funktioniert die Toilettenpause: Die Kombination aus kurzem Reißverschluss am unteren Rücken und den hinten überkreuzten Trägern mit Magnet am Überschneidungspunkt funktionierte tadellos – und erwies sich im Test als eine der bislang besten Lösungen unter diversen Damen-Bibs. Der Reißverschluss lässt sich blind öffnen, beim Herunterziehen löst sich der Magnet zwischen den Trägern und gibt so genügend Länge frei, um die Hose gut über den Po streifen zu können. Anschließend zieht der Magnet die Träger wieder in die richtige Position.

Ausprobiert

- + toller Tragekomfort
- + innovative Lösung für die Toilettenpause
- + komfortables Polster für lange Touren
- + Reflektor am Bein



Bequeme Bündchen, angenehme Träger und eine innovative Lösung für die Pinkelpause werden dem Namen „Ultimate Comfort“ voll gerecht.





Keego Twist Dark Matter & Fidlock Base

Preis: 59,90 Euro Gewicht: 154 g* Größe: 600 ml

■ Eine Fahrradtrinkflasche, die nicht nach Kunststoff schmeckt, da innen mit Titan beschichtet, für „antibakteriellen Trinkgenuss ohne Mikroplastik und Weichmacher“ – so bewirbt der österreichische Hersteller Keego sein jüngstes Baby. Besonders edel in der Kombination mit dem cleveren magnetisch-mechanischen Fidlock-Haltesystem – die Flasche wird zur Seite herausgedreht und verkratzt nicht beim Rein-/Rauschieben wie in einem normalen Flaschenhalter. Einmal verinnerlicht, klappt die Handhabung per Twist problemlos, die Flasche hält auf jedem Untergrund sicher. Und ja, der Inhalt schmeckt besser als in normalen Kunststoffflaschen. Das Ventil mit Silikon-Mundstück öffnet sich nur durch Quetschen der Flasche, was etwas Kraft erfordert. Günstig ist die Flasche nicht, dafür nachhaltig, da lange haltbar: Alle Teile sind einzeln nachzukaufen, nach sechs Monaten intensiver Nutzung (inkl. Spülmaschine) sieht sie aus wie neu.

Test: 6 Monate

- + kein Plastikgeschmack
- + sehr dauerhaftbar
- + aufgeräumte Optik
- + Ventil öffnet sich nur durch Quetschen

Keego-Flasche + Fidlock-Halter = cleane Optik. Die Bidons sind auch für normale Flaschenhalter zu haben.

Fizik Tempo Aliante R3

Preis: 149 Euro Gewicht: 218 g** Größen: 145 + 155 mm

■ Wie der Deckel zum Topf muss beim Radfahren der Sattel zum Allerwertesten passen. Fiziks Aliante-Modelle richten sich seit jeher an Endurance-Fahrer*innen, die eine gleichmäßige Druckverteilung über die gesamte Sitzfläche schätzen. Das leicht angestellte Heck hilft, die optimale Position zu halten, auch wenn viel Druck aufs Pedal kommt. In der jüngsten Iteration feiert die bewährte Grundform als Tempo Aliante ein Comeback – jetzt mit Mittelkanal und Aussparung zur Druckentlastung im Dammbereich. Passt das zum Konzept? Es kommt, wie so oft, auf die persönlichen Vorlieben an. Denn eine Entlastung im empfindlichen Dammbereich ist durchaus spürbar, dafür nimmt der Druck an den Kanten der Aussparung beim Neuen minimal zu. Was angenehmer ist? Hier hilft nur: ausprobieren. Der Tempo Aliante ist in zwei Breiten / drei Gewichtsklassen zu haben. Der R3 (im Test) markiert die goldene Mitte mit Kium-Rails und Carbon-verstärktem Nylon-Unterbau, günstiger ist der R5 für 109 Euro, der R1 (Carbon-Rails) kostet deren 199.

Test: 3 Monate

- + Form gibt guten Halt
- + viele Varianten
- + recht gleichmäßige Druckverteilung...
- + ... die am Rand des Kanals etwas ansteigt

MEINUNG



„Wer mit der Grundform des Aliante gut klar kommt, wird auch den neuen Tempo Aliante mögen.“

Alexander Walz, Chefredakteur

Klassischer Aliante-Shape mit leicht angestelltem Heck – jetzt neu mit Aussparung in der Mitte.



*Flasche und Halter, **in 145 mm Breite

ROADBIKE PINBOARD

Der Kleinanzeigenmarkt mit GRATIS-Angeboten
für Privatangeigen

BIKEWEAR & ZUBEHÖR



FERIEN- WOHNUNGEN & HOTELS



Moderne Ferienhäuser Nähe Cochem/Mosel, in traumhafter, idyll. Lage in der Eifel, nur 3,5 km von der Mosel/Pommern entfernt, laden zum Wandern, Radfahren, Schwimmen und Entspannen ein. www.ferienhaeuser-brieden.de info@ferienhaeuser-brieden.de

mehr im Web: Nr. 748942



UNSERE RADVERLEIHER
STEVENSBIKES.DE/RADVERLEIHER

BUCHTIPP!

Volker Lapp
Wie helfe ich mir draussen
Das Standardwerk für alle Fragen zu Expeditionen und Wildnis-Touren. Leicht verständliche Texte informieren ohne theoretischen Ballast.
384 Seiten, 296 Abb., 10 x 15 cm
€ 14,95 | ISBN 978-3-613-50873-6



Erhältlich im Fachhandel oder unter WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

www.facebook.com/pietschOutdoorAdventure



AKTION! ÜBER 34 % SPAREN

ROADBIKE -Aktion supergünstig testen!

Lassen Sie sich die nächsten zwei Ausgaben zum Sonderpreis mit über **34 % Ersparnis frei Haus liefern!** Oder online bestellen unter: www.roadbike.de/testen



Anbieter des Abonnements ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG, Leuschnerstr. 1, 70 174 Stuttgart, Handelsregister HRA 9302. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfrage

Bestellung online unter www.roadbike.de/testen

KOMFORTABEL ONLINE ANZEIGEN AUFGEBEN UND VORTEILE SICHERN!

Bis 10 Fotos und Text in beliebiger Länge für Ihr Online-Angebot

► WWW.MARKT.ROADBIKE.DE und WWW.MARKT.MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE

Am besten gleich mal reinklicken – es lohnt sich!

PRIVATE BIKE-ANZEIGEN BIS 5 ZEILEN IM HEFT UND ONLINE KOSTENLOS!

ROADBIKE PINBOARD

ANNAHMESCHLUSS

für Ihre Kleinanzeigen

► 09/23 Montag, 17. 07. 2023 EVT 09.08. 2023

► 10/23 Montag, 21. 08. 2023 EVT 13.09. 2023



Tests, Touren und Top-Service: Bei diesen Fahrrad-Fachhändlern erhalten Sie jeden Monat die aktuellste ROADBIKE-Ausgabe.

Sie möchten hier auch als Fachhändler erscheinen? Dann kontaktieren Sie uns unter: Mail an m_vv1@mzw.de oder per Telefon 089-31906-220

PLZ 1

14059 Berlin
Zweirad-Center Stadler
Königin-Elisabeth-Str. 9-23

PLZ 2

20251 Hamburg
Radsport von Hacht
Breitenfelder Str. 9

PLZ 3

30449 Hannover
Zweirad-Center Stadler
Göttinger Str. 16

31789 Hameln
bunnyhop
Carl-Wilhelm-Niemeyer-Str. 20

34454 Bad Arolsen
2-Rad Brune
Rauchstr. 16

PLZ 4

40822 Mettmann
VELO Leitner
Neanderstr. 5

45731 Waltrop
S.M.I.-Radsport
Bahnhofstr. 153

46514 Schermbeck
S-TEC Sports
Beckmanns Stege 10

49757 Werlte
FM - Bikes
Schlosserstr. 36

PLZ 5

52146 Würselen
BIKE-COMPONENTS.DE
Carlo-Schmid-Str. 12

53127 Bonn
Megastore
Auf dem Kirchbüchel 6

53757 Sankt Augustin
Fahrrad XXL Feld
Einsteinstr. 35

56218 Mülheim-Kärlich
Zweiradcenter Stadler
Industriestr. 15

58456 Witten
Metal Motion Bikes
Vormholzer Str. 2A

59557 Lippstadt
Löckenhoff + Schulte
Am Mondschein 26

PLZ 6

63916 Amorbach
Just Cycles
Am Bahnhof 2

68163 Mannheim
Engelhorn Sports
Fabrikstationsstr. 40

PLZ 7

73779 Deizisau
Fahrrad XXL Walcher
Herrenlandweg 2

PLZ 8

80939 München
Target Plus Distributions
Muthmannstr. 1

81675 München
Zweirad-Center Stadler
Bothestr. 9

83064 Raubling
iko Sportartikel
Kufsteiner Str. 72

PLZ 9

90441 Nürnberg
Zweirad-Center Stadler
Nopitschstr. 82

90765 Fürth
Zweirad-Center Stadler
Gründlacher Str. 248

**ROADBIKE
DIE SHOPS**

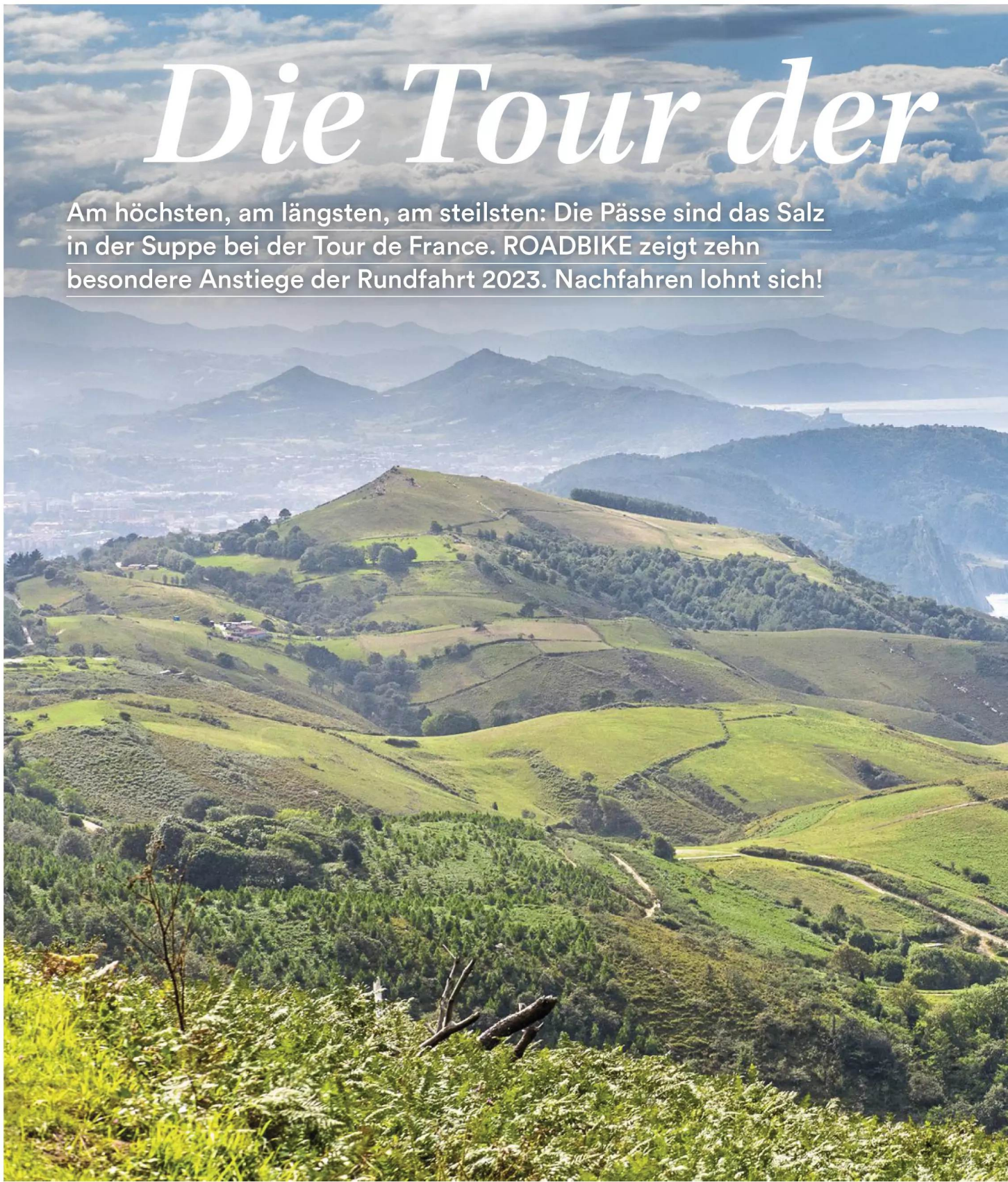
Privatanzeigen in den Rubriken Bikes, Parts & Rahmen, Bikewear & Zubehör bis 5 Zeilen im Heft und Online kostenlos

TOUR-DE-FRANCE-PÄSSE REISE

DIE PÄSSE DER FRANKREICH-RUNDFAHRT

Die Tour der

Am höchsten, am längsten, am steilsten: Die Pässe sind das Salz in der Suppe bei der Tour de France. ROADBIKE zeigt zehn besondere Anstiege der Rundfahrt 2023. Nachfahren lohnt sich!



Berge



Der Erste

Jaizkibel

Baskenland/Spanien 2. Etappe | 455 Meter

Grand Départ nach Maß: Die Tour de France startet 2023 mit drei Etappen im radsportverrückten Baskenland. Als erster namhafter Anstieg der Rundfahrt steht gleich so etwas wie der heilige Berg der baskischen Radsportler auf dem Programm: Der Jaizkibel ist Scharfrichter der Clásica San Sebastián, des traditionell ersten Profi-Rennens nach der Tour. Sprich: Schon vier Wochen nach dem Tour-Start geben sich die Profis hier wieder die Ehre. Der acht Kilometer lange Anstieg ist nicht besonders steil. Oben bietet sich ein tolles Panorama mit grünen Hügeln im Vordergrund, eindrucksvollen Bergketten am Horizont und den Wogen des Atlantiks nebst baskischen Steilküsten.

Daten: Der Jaizkibel steht zum dritten Mal auf dem Programm der Tour. Er gilt als Anstieg der 2. Kategorie. Die Strava-Bestzeit hält Profi David Lopez mit 17:59 Minuten.

Der erste Tausender

Col de Soudet

Pyrenäen, 5. Etappe | 1540 Meter

Jetzt geht's los! Der Soudet im Westen der Pyrenäen ist der erste Hochgebirgspass der Tour de France 2023. Er ist zum neunten Mal Schauplatz der Tour. Erstmals kämpften sich die Profis 1987 die mehr als 1000 Höhenmeter hinauf. Eine traurige Episode spielte sich hier im Jahr 1995 ab, als das Peloton am Tag nach dem tödlichen Sturz von Fabio Casartelli neutralisiert über den Pass rollte. Von Tardets aus geht es flach nach Barrage de Sainte-Engrâce, wo der eigentliche Aufstieg beginnt. Recht unrhythmisch klettert es sich nun die 15 Kilometer bis zur Passhöhe. Wer 260 zusätzliche Höhenmeter will, fährt weiter in Richtung spanischer Grenze auf den Col de la Pierre St. Martin.

Daten: Wie bei der Premiere im Jahr 1987 erklimmen die Profis den Soudet auch diesmal über die Westflanke. Der 15,1 km lange Anstieg bietet 1087 Höhenmeter. Den Strava-Rekord hält Stefan Kirchmair mit 47:04 Minuten.

Der Tourmalet – ein Klassiker im Tour-Repertoire. Wo die Profis 2021 hochkletterten (r.), ging's auch dieses Mal hinauf.



Die meisten Höhenmeter



Christian Lampe, A.S.O.: Aurelien Vialatte, Alex Broadway

Col du Tourmalet Pyrenäen, 6. Etappe | 2115 Meter

Der Tourmalet – einer der berühmtesten Anstiege der Tour. Viele Geschichten ranken sich um den höchsten asphaltierten Pass der Pyrenäen. Etwa die von Octave Lapize, der die Tour-Organisatoren bei der Erstbefahrung im Jahr 1910 als Mörder beschimpfte. Oder die von Eugène Christophe, der 1913 eigenhändig seine gebrochene Gabel schweißte. Ein gewisser Miguel Indurain schlüpfte hier am 19. Juli 1991 erstmals ins Gelbe Trikot, um es gefühlt fünf Jahre lang nicht mehr abzugeben. Der kurvenarme Anstieg beginnt moderat, wird ab Kilometer 5 zunehmend steiler und erreicht zwischen Kilometer 9 und 16 im Schnitt fast 10 % Steigung.

Daten: Das Peloton fährt von Osten über Sainte-Marie-de-Campan auf den Tourmalet. Der 17,1 Kilometer lange Anstieg hat die meisten Höhenmeter der Tour: 1270. Den Strava-Rekord hält Nicolas Martin mit 54:03 Minuten.



Der Rückkehrer



Puy de Dôme

Zentralmassiv, 9. Etappe / 1415 Meter

Das Comeback des Jahres steigt im Zentralmassiv. Von 1952 bis 1988 hat der Vulkan zahlreiche Heldengeschichten der Tour geschrieben. Auch weil er häufig die letzte Bergankunft der Rundfahrt markierte. Der große Fausto Coppi bezwang den Puy de Dôme einst als erster Tour-Radsportler. Der beliebte Raymond Poulidor hätte hier beinahe die Tour gewonnen. Eddy Merckx dagegen hat sie hier 1975 verloren. Jetzt kommt das Peloton zum ersten Mal nach 35 Jahren zurück. Der Anstieg hat es besonders im Finale in sich: Auf den letzten vier Kilometern warten im Schnitt 12 % Steigung – für Radfahrer wird der regulär gesperrte Abschnitt nur einmal im Jahr freigegeben.

Daten: Der Anstieg ab Clermont-Ferrand ist 13 Kilometer lang und führt über 1024 Höhenmeter. Den Strava-Rekord von 53:55 Minuten hält Florian Nurit.



Der Col du Feu steht zum ersten Mal in 120 Jahren Tour de France auf dem Programm.



Der Neue

Col du Feu

Alpen, 14. Etappe | 1117 Meter

Willkommen in den Alpen! Eine der mit 152 Kilometern und 4200 Höhenmetern härtesten Etappen dieser Tour wartet mit einem neuen Gesicht auf. Erstmals in der 120-jährigen Tour-Historie fährt das Peloton über den 1117 Meter hohen Col du Feu. Große Geschichten wurden hier also noch nicht geschrieben, aber vielleicht ändert sich das in diesem Jahr. Jedenfalls wird der Feu als dritter, bis dorthin steilster Pass des Tages aus Richtung Genfer See erklommen. Der Col du Feu fährt sich recht gleichmäßig, nur kurz wird die magische Marke von 10 % Steigung im ersten Drittel des Anstiegs überschritten. Dafür bietet die schmale Straße einige schöne Kehren.

Daten: Der Anstieg von Orcier unweit des Genfer Sees auf den Col du Feu ist 6,1 km lang. Dabei müssen die Rad-sportler 460 Hm überwinden. Am schnellsten gelang dies bislang laut Strava Patureaux Cyril in 15:10 Minuten.

Zahlen zur Tour

1.-23. Juli
2023

0 
Kilometer
Flugtransfer

Neue Pässe

3 

Jahre Pause
für den Puy
de Dôme

35

 2,3
Mio. Euro
Preisgeld

10 
Sekunden
Zeitgutschrift*

3404  Kilometer

39 
Etappenstädte



*gibt es für die ersten drei Fahrer bei ausgewählten Bergwertungen



Schon im Jahr 2016 führte die Tour-Strecke hinauf nach Saint-Gervais am Mont Blanc.

Der Steilste

Côte des Amerands

Alpen, 15. Etappe | 888 Meter

Er ist nicht besonders lang. Er ist auch nicht besonders hoch. Aber der Anstieg zum Côte des Amerands ist steil! Im Schnitt sind es fast 11 %, in der Spitze kratzt dieser bessere Feldweg gar an der gemeinen 20-Prozent-Marke. Und das ist erst die halbe Wahrheit. Denn im Prinzip handelt es sich bei der Côte des Amerands nur um den ersten Teil des Aufstiegs zum Etappenziel in Le Bettex. Oder wie die A.S.O. es publikumswirksam nennt: Saint-Gervais am sagenumwobenen Mont Blanc. Und bis dorthin warten weitere 7,7 Kilometer mit 550 Höhenmetern. Ein harter, aber wunderschöner Anstieg – und definitiv einer der Höhepunkte der Tour de France 2023.

Daten: Nur 2,7 Kilometer mit 300 Höhenmetern sind es hoch zur Côte des Amerands. Die Strava-Bestzeit hält Sergiu Negara mit 6:25 Minuten.

Der Längste

Cormet de Roselend

Alpen, 17. Etappe | 1968 Meter

Der Cormet de Roselend scheint der Liebling von Tour-Direktor Christian Prudhomme zu sein. Bereits zum vierten Mal seit 2018 ist er Teil der Tour-Strecke. Dabei wurde er zuvor acht Mal in Folge nicht berücksichtigt. Tatsächlich ist der Pass mit seinen nicht ganz 2000 Metern Höhe spektakulär schön. Etwa mit den Kehren hinauf zum vorgelagerten Col du Mérailet, der kurzen Lufthol-Passage entlang des Lac de Roselend oder der Fahrt durch die Hochebene bis zur Passhöhe. Mit 20 Kilometern markiert er dabei den längsten Anstieg der Tour 2023. Zumindest wenn wir den später auf der gleichen Etappe folgenden Col de la Loze erst nach der Zwischenabfahrt in Méribel werten.

Daten: Der 20 Kilometer lange Anstieg führt von Beaufort über rund 1200 Höhenmeter zur Passhöhe. Die Strava-Bestzeit von 58:37 Minuten hält Aurélien Paret-Peintre, aufgestellt bei der Tour de l'Avenir 2017.





Der Schnellste

Combloux

Alpen, 16. Etappe | 974 Meter

Wir lehnen uns mal ganz weit aus dem Fenster und legen uns fest: Kein Anstieg der Tour de France 2023 wird mit einem schnelleren Stundenmittel erklommen werden als die 6,5 Kilometer lange Straße nach Combloux, auf halber Strecke zum Col de Megève. Schließlich stellt sie das Finale des einzigen Zeitfahrens der diesjährigen Frankreich-Rundfahrt dar. Der eigentliche Pass ist dabei die 164 Meter unterhalb des Bergörtchens gelegene Côte de Domancy. Hier sicherte sich Bernard Hinault im Jahr 1980 den WM-Titel. Und hier wird auch die Bergwertung des Tages genommen, ehe es weiter bergauf ins Ziel des Einzelzeitfahrens geht.

Daten: Über insgesamt 6,5 Kilometer und 420 Höhenmeter führt der Anstieg von Domancy nach Combloux. Eine Strava-Bestzeit entsprechend der Tour-Strecke gibt es bislang nicht.

Das Bergdorf Combloux ist Ziel des Zeitfahrens der Tour de France 2023.



Der Höchste

Col de la Loze

Alpen, 17. Etappe | 2304 Meter

Mit der Fahrt über das Dach der Tour verabschiedet sich das Peloton aus den Alpen. Der Col de la Loze markiert mit seinen 2304 Metern den höchsten Punkt der diesjährigen Rundfahrt. Der Anstieg ab Méribel ist zwar nur zehn Kilometer lang. Gerechnet ab Brides-les-Bains warten allerdings insgesamt satte 28 Kilometer mit über 1700 Höhenmetern auf die Fahrer. Auf den letzten fünf Kilometern pendeln die Steigungsprozente dabei stets um die 10-Prozent-Marke. Hier verlässt die Straße den Wald und führt durch die spektakuläre Welt der Hochalpen jenseits der 2000-Meter-Marke. Das Alpen-Finale hat es also in sich, zählt aber auch zu den schönsten Passagen der Tour.

Daten: Für den kompletten Anstieg auf der Tour-Strecke weist Strava keine Bestzeit aus. Die Bestzeit für die letzten sieben Kilometer ab Méribel hält aber ein gewisser Tadej Pogacar, aufgestellt bei der Tour de France 2020.



Zahlen zur Tour

500 000
Euro Preisgeld
für den Gesamtsieger

22
Kilometer
Zeitfahren

2304 Meter
höchster Punkt



Der Letzte



Col du Platzerwasel

Vogesen, 20. Etappe | 1193 Meter

Findet hier der letzte große Schlagabtausch statt? Das große Finale der Tour de France steigt in diesem Jahr in den Vogesen. Sprich: in dem Mittelgebirge gleich hinter der deutschen Grenze – und für viele Fans gut zu erreichen. Gleich sechs gewertete Anstiege mit insgesamt 3600 Höhenmetern stehen hier auf dem Programm. Der letzte davon trägt den eingängigen Namen Col du Platzerwasel. Der Pass steht erst zum vierten Mal im Streckenprofil – und das mit solch einer Bedeutung. Denn nach dem Anstieg geht es nur noch flach ins Tagesziel nach Le Markstein und dann zur Tour d'Honneur nach Paris, auf der das Gelbe Trikot des Gesamtführenden traditionell nicht mehr attackiert wird.

Daten: Von Sondernach führt die Straße über rund 7 Kilometer und 600 Höhenmeter auf die Passhöhe. Den Strava-Rekord hält Julien Antomarchi mit 22:17 Minuten.



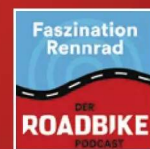
SOUNDS LIKE: **SPEED**

MORITZ PFEIFFER &
THOMAS TERBECK

JETZT
REINHÖREN!



DER PODCAST RUND UMS RENNRADFAHREN IN ALL SEINEN FACETTEN



Faszination Rennrad, das ist immer auch die Faszination der Geschwindigkeit, die wir aus eigener Kraft erreichen können. Im ROADBIKE-Podcast sprechen die Redakteure des ROADBIKE-Magazins über Technik und Equipment, Training und Wettkampf, Traum-Pässe und -Strecken und nicht zuletzt über und mit den Protagonisten der Rennradscene unter www.roadbike.de/podcast

ROADBIKE



Jetzt ROADBIKE verschenken oder selbst lesen + tolles Wunsch-Extra sichern!



deuter Rucksack Road One

1 7 2 8

Minimalistischer leichter, windschnittiger Rennrad-Rucksack

- » Brillenhalterung am Schultergurt
- » Innenfach für Wertgegenstände
- » Vorrichtung für Trinksystem (2,0 Liter)
- » Stretch-Innenfach zum Verstauen nasser Kleidung oder der Trinkblase
- » Extrem leichtes Polyamidgewebe
- » Gewicht 370 g
- » Volumen 5 Liter
- » Maße (H x B x T) 43 x 22 x 11 cm
- » UVP 75,- €

Zuzahlung: 9,- €*



DENVER®



Denver Bluetooth Smart-Fitnessband

1 4 7 1

Die ideale Ergänzung für Ihre Sport- und Alltagsaktivitäten.

- » Schrittzähler, Herzfrequenzsensor, Körpertemperaturmessung, Blutdruck- und Blutsauerstoffmessung
- » Standby-Akkulaufzeit: bis zu 7 Tage
- » Maße (H x T x B): ca. 4,2 x 1,05 x 1,95 cm
- » Gewicht: ca. 60 Gramm

Zuzahlung: 1,- €*



€30 Amazon.de-Gutschein

1 2 2 1

Vorteilsabo



€30 ShoppingBON-Gutschein

1 2 9 9



ROADBIKE E-PAPER UPGRADE
Jetzt zum Heftabo die E-Paper-Ausgabe schon für nur 1€ (inkl. MwSt.) vergünstigt mitbestellen.



Abonnenten genießen viele Vorteile

- Preisvorteil gegenüber Kioskpreis
- Extra nach Wahl
- Jede Ausgabe früher, bequem nach Hause
- Keine Versandkosten

Coupon ausfüllen und einsenden:
Motor Presse Aboservice
Postfach 451, 77649 Offenburg

telefonisch: 0781 639 66 54

online: roadbike.de/angebot



Ja, ich bestelle

ROADBIKE

4 5 1

Objekt-Nr. 7 1 5 7 0

(Berechnung 10 Hefte, zzt. 64,90 €*ggf. inkl. Sonderhefte zum Preis von zzt. jew. 6,49 €*)

für mich

R B 1 P R E

Aboart 0 0

als Geschenk

R B 1 P R G

Aboart 1 0

Aboherkunft 2 0

ab der nächsterreichbaren Ausgabe für zunächst 10 Ausgaben. Mein Dankeschön erhalte ich umgehend nach Zahlung der ersten Rechnung, bei Erstellung von Bankleitzug sofort. Das Abo kann ich nach Ablauf der Bezugszeit jederzeit wieder schriftlich kündigen. Dankeschönversand nur innerhalb Deutschlands, solange der Vorrat reicht. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Auslandskonditionen auf Anfrage. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belegung können Sie unter www.shop.motorpresse.de/agg abrufen. *inkl. gesetzlicher MwSt. und Versand

Meine Anschrift: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

Frau
 Herr

Anrede _____ Vorname _____

Name _____

Straße Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum _____

E-Mail (Pflichtfeld für Gutscheincodes) Wir verwenden Ihre E-Mail Adresse, um Ihnen Angebote zu ähnlichen Produkten oder Dienstleistungen von uns anzubieten. Sie können dieser Verarbeitung jederzeit kostenlos, z.B. per E-Mail an werbefugnis@burdadiirect.de oder über den Abmeldelink in jeder Zusendung, widersprechen.

Ich zahle bequem per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 Gratis-Hefte 0 9 9 9
Sie unter shop.motorpresse.de/agg abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutz:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsabschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. § DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44f DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht.

IBAN _____ Ihre BLZ _____ Ihre Konto-Nr. _____

Zahlungsempfänger: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Gläubiger-ID: DE482200000026750, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Angewandt der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belegung können Sie unter shop.motorpresse.de/agg abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutz:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsabschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. § DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44f DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht

Das Geschenkaboo geht an: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

Frau
 Herr

Anrede _____ Vorname _____

Name _____

Straße Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum _____

E-Mail _____

Bitte hier 4-stellige Prämien-Nr. eintragen

siehe 4-stellige Nr. neben Ihrer Wunschprämie, evtl. anfallende Zuzahlung entnehmen Sie bitte der Heftanzzeige

Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihre Beteiligungunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft und Upfit GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch, per E-Mail oder Post für Ihre Kunden auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle-, Fitness- und Ernährungs-Angebote hinweist und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeitet. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz

Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers (Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)

FÜNF NEUE CARBON-LAUFRADSÄTZE IM TEST

Spitzen KLASSE

Fulcrum Speed 42

Speed-Laufräder stellen bei Fulcrum das High-End-Segment dar – und das haben die Italiener mit dem neuen Speed 42 und dem ab Juli erscheinenden, etwas kleineren Speed 42 pro als großformatiges Modell. Die neuen Hagen sind mit 23 Millimeter-Maulschellen und fast 100 Millionen Aufnahmen nicht nur deutlich leichter geworden, sondern lassen sich durch einen Klick nach rechts verstellen. Auf dem Prüfstand konnte der Speed 42 mit einem Rollwiderstand von nur 1,08 Coulomb, sehr niedriger Luftwiderstand und perfektem Aufbau auf dem Straßenradfahren überzeugen. Auch das neue Modell hat keine der typischen Schwächen, die bei Speed-Laufrädern zu finden sind: Die neuen Hagen sind leicht, stabil und lassen sich leicht einstellen. Die verstellbare Höhe ist leicht einstellbar, die Verstellmechanik ist leicht zu bedienen. Die neuen Hagen sind leicht, stabil und lassen sich leicht einstellen. Die verstellbare Höhe ist leicht einstellbar, die Verstellmechanik ist leicht zu bedienen.

Preis	1099 Euro (Vollpreis)
Material	Carbon
Speichen	Carbon, 20 Stk, 2-fach gebogen
Laufwerk	Carbon, 20 Stk, 2-fach gebogen, 2-fach gebogen, 2-fach gebogen
Gewicht	10,5 kg (Vollpreis) ohne Tube, 10,2 kg (Vollpreis) mit Tube
Maße	622 mm (Vollpreis) ohne Tube, 622 mm (Vollpreis) mit Tube
Hersteller	Fulcrum

Die Parameter der Fulcrum Speed 42 sind: Gewicht: 10,5 kg (Vollpreis) ohne Tube, 10,2 kg (Vollpreis) mit Tube; Maße: 622 mm (Vollpreis) ohne Tube, 622 mm (Vollpreis) mit Tube; Hersteller: Fulcrum.

Die Speed 42 rollt schnell und lenken präzise. Besonders auffällig: das geschmeidige, komfortable Fahrgefühl!

HERBERT PFEFFER, ROADBIKE TEST

ROADBIKE 07/23

Laufräder im Test

Wieso ist ein Campagnolo Hyperon Ultra „sehr teuer“? Wonach bemisst ihr das? Diese „Geiz ist geil“-Mentalität geht mir auf den Keks. Ein Hyperon Ultra ist einfach Handwerkskunst aus Italien. Jeder Laufradsatz mit solchen Lagern und diesen Eigenschaften kostet von anderen Herstellern gleich viel oder deutlich mehr. Und wenn bei einem Radsatz nach 1890 km die Lager durch sind, dann ist der Radsatz nichts wert.

Robert Krebs, per E-Mail

ROADBIKE 07/23

Letztes Wort / Meinung: Respekt? Für alle!

Der Kommentar von Christian Bruncker in der Rubrik „Letztes Wort“ ist das absolut Beste, was ich in den letzten drei Jahren gelesen habe! Vielen Dank dafür – und gerne noch mehr davon.

Günter Bornhorst, per E-Mail

on wunderschöne Stunden auf dem Rennrad. Dadurch bin ich wieder so weit fit geworden, dass ich vor kurzem in meiner Altersklasse die Bayerische Vizemeisterschaft im Triathlon feiern konnte, natürlich ohne E-Unterstützung. Ganz herzlichen Dank an alle Menschen, denen ich begegnet bin und die mich als E-Rennradfahrer bedingungslos akzeptiert haben.

Bernward Flenner, per E-Mail

An sich schade, dass man überhaupt dazu Stellung beziehen muss. Ich halte respektvolles und verantwortliches Verhalten grundsätzlich für angemessen – und verstehe mich in erster Linie als Fahrradfahrer, auch wenn ich überwiegend mit dem Rennrad unterwegs bin. Als Anwohner am Elberadweg in Norddeutschland kann ich hier so allerlei beobachten. Hier geben die Rennradfahrer (bewusst die männliche Schreibweise) nicht immer das beste Bild ab. Im Gegensatz zu vielen anderen, die mit Trekking-, Mountain- und auch E-Bike unterwegs sind. Das fängt schon beim Grüßen an. Viele Rennradfahrer denken wohl häufig, sie sind in einem Radrennen – und alles drumherum stört nur. Schade an sich, aber vielleicht ändert sich das wieder.

Klaus Becker, per E-Mail

ROADBIKE 07/23

Prolog: Nur noch Premium?

Ich kann Herrn Walz zu seinem Prolog nur beipflichten. Endlich mal einer der schreibenden Zunft, welcher das Thema anspricht. Viele (unsinnige) Entwicklungen im Bereich Rennrad verteuern das Hobby, ohne dass es zu einer echten Verbesserung des Sportgerätes Rennrad kommt. Im Gegenteil, es füllt nur die Kassen einiger Hersteller. Leider sind viele Hefte nur noch Merchandising für die Bikeindustrie.

Hanspeter Klankermaier, per E-Mail

ROADBIKE Podcast

Feedback und Vorschlag

Wir sind gerade auf der Rückfahrt von unserer diesjährigen Bike-Packing-Tour von Hamburg nach Bergen (1000 Kilometer in sieben Tagen) und haben jetzt im Zug euren Podcast übers Rennradfahren als Pärchen gehört. Wir sind zwar kein Paar, aber es passte so viel zu uns – und zu den letzten Tagen. Auch der Regenpodcast war super, weil wir an einem der sieben Tage komplett im Regen gefahren sind. Wir würden uns auch freuen, wenn ihr das Thema Windschattenfahren aufnehmen könntet.

Laura und Claudius, per E-Mail

Respekt? Für alle!

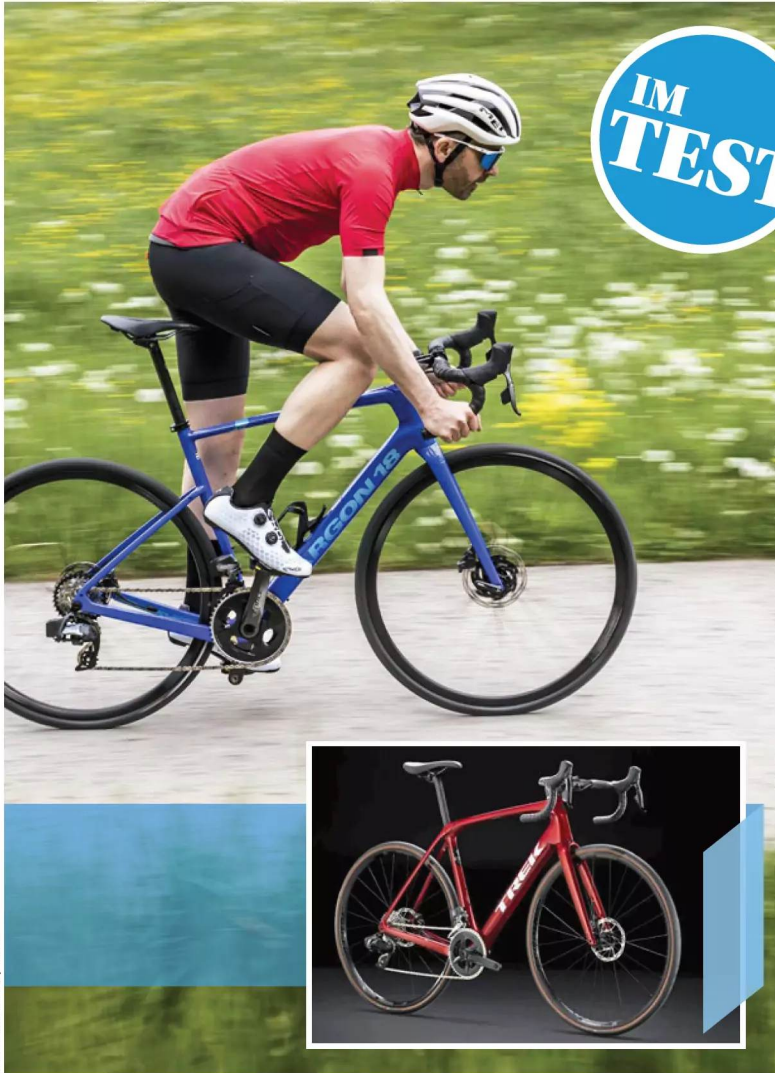
Die Hand hält das Herz. Ein Symbol für Respekt und Fürsorge.

Ganz großen Dank für diesen Artikel. Ich hatte vor einem guten Jahr eine schwere Herzoperation. Der anschließende Kauf eines E-unterstützten Rennrades (Scott Addict eRide) war eine der besten Entscheidungen meines Lebens. So konnte ich genau nach den ärztlich vorgegebenen Belastungen trainieren, mein sportlich soziales Umfeld blieb mir erhalten, und ich hatte trotz der Operati-

»»» Du hast ebenfalls Fragen, Kritik oder Anmerkungen? Schreib uns: leserservice@roadbike.de

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

kommt am **9. August** in den Handel,
die Digital-Ausgabe erscheint am **8. August**.



Veronika Schaf, Trek

Allroad-Renner

Sie schlagen die Brücke vom Endurance-Rennrad zum Gravelbike: die neuen Alleskönner im Vergleich.

- » **Service** Richtig recyceln – was tun mit alten Klamotten, Rennrädern und Verschleißteilen?
- » **Reportage** So aufwendig ist die Organisation hinter einem Radmarathon
- » **Werkstatt** Felgenbremsen richtig warten
- » **Fitness** Leckere und gesunde Nudelrezepte für die Pasta-Party
- » **1000-Kilometer-Test** Srams neue Force AXS-Gruppe

Die Redaktion bittet um Verständnis, wenn Themen aus aktuellem Anlass verschoben werden.

IMPRESSUM

Verlag und Redaktion: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart; Postfach, 70162 Stuttgart, Telefon: 07 11/182-01, E-Mail: leserservice@roadbike.de, www.roadbike.de

Chefredaktion: Alexander Walz

Redaktion: Christian Brunker, Eric Gutglück, Moritz Pfeiffer
Digitalredaktion/Bike-X: Björn Gerteis (Chefredakteur), Andrea Escher, Moritz Schwertner, Thomas Terbeck, Georg Zeppin

Grafik: Dagmar Behringer (Art Direction), Sonja Olma, Sandra Giacobelli

Bildmanagement: Agron Beqiri

Redaktionsassistent: Ulrike Knorr

Werkstatt: Jens Kraft

Publisher: Barbara Groscurth

Unit Sales Director Print und Digital: Kirsten Brodersen, Telefon: 07 11/1 82-15 45, E-Mail: kbordersen@motorpresse.de

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Bettina Knorr,

Telefon: 07 11/1 82-18 41, Fax -20 68,

E-Mail: bknorr@motorpresse.de

Zurzeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 16 vom 1. Januar 2022 gültig.

Geschäftsführung: Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

Leiter des Geschäftsbereichs Sport + Lifestyle: Wolfgang Melcher

Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Tel.: 089/31906-0, E-Mail: info@mzv.de

ROADBIKE erscheint zehnmal im Jahr.

Einzelheft: 6,90 € (Österreich 7,80 €, Schweiz 11,00 SFR);

ROADBIKE im **Abonnement:** Preis für zzt. 10 Ausgaben

(ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 6,49 Euro) inkl.

MwSt. und Versand Deutschland: 64,90 € (Österreich:

73,90 €, Schweiz: 104,00 SFR; übrige Auslandspreise auf

Anfrage). Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 10 Ausgaben, ggf. inkl.

Sonderheften zum Preis von zzt. 4,14 €) mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 41,40 €

(Österreich: 46,80 €, Schweiz: 66,00 SFR;

übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Einzelheftbestellungen und Abonnement:

Abonnenten Service Center GmbH,

Telefon Inland: 0781 639 6657

Telefon Ausland: (+49) 781 639 6658,

E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Syndication/Lizenzen: 0711 1 81-23 79, E-Mail: order@mpi.de

Druck: Vogel Druck, 97204 Höchberg

Landkarten stammen überwiegend von

Printmaps.net/OSM Contributors

Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:

Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602

Offenburg, Telefon: 0781-6396102. Namens-, Adress- und

Kontaktangaben zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung

(auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertrags-

erfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken

(Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder

aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f)

DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von

Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung,

Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch

gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf

Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Datenschutzanfragen: Telefon: 0781-84 6102,

E-Mail: roadbike@datenschutzanfrage.de

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen

Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich

geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich

zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne

Einwilligung des Verlags strafbar. Für

unverlangt eingesandte Manuskripte und

Fotos übernimmt der Verlag keine Haftung. Höhere Gewalt

entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht.

Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

AWA 2023



Begehrliche Blicke



Christian Brunker:
Der Redakteur kann es einfach nicht lassen, anderen Rädern hinterherzuschauen.

Uns Männern sagt man ja gerne nach, dass wir jeder anderen Frau hinterherschauen. Während die jeweilige Lebensabschnittsfährtin ihr Unbehagen vor der – möglicherweise – attraktiveren Konkurrenz mit genervtem Augenrollen zum Ausdruck bringt. Was an diesem Klischee dran ist? Tut hier nichts zur Sache. Was ich aber zugeben muss: Auch ich kann unterwegs meine Augen nicht von den Schönheiten lassen, die es zu sehen gibt. Allerdings sind die nicht aus Fleisch und Blut, sondern aus Carbon, Stahl, Titan oder Alu. Und ja, ich gestehe, dass ich einfach jedem Rennrad hinterherschauen *muss*. Neuerdings sogar so manchem Gravelbike. Nur ohne Pfeifen, natürlich.

Egal ob ich selbst auf dem Rad unterwegs bin oder nur mit der Familie einen Spaziergang mache: Kaum erreicht das Surren eines Freilaufs meine Ohren, wandern meine Blicke umher: Woher kommt dieses schönste aller Geräusche? Wo ist ein glücklicher Mensch auf seinem Renner unterwegs? Dabei ist es mir völlig gleichgültig, ob Mann oder Frau im Sattel sitzt. Mein Interesse gilt einzig und allein dem Rad: Erkenne ich die Marke und so-

gar das Modell? Ist es teuer oder günstig? Stammt es von einem Massenhersteller oder handelt es sich vielleicht um eine echte Rarität? Seltene Stücke begeistern mich natürlich eher als Räder, die man an jeder Straßenecke zu sehen bekommt. Aber auch hier gilt das ungeschriebene Gesetz: Gucken ist okay, anfassen nicht.

„Kaum höre ich das Surren eines Freilaufs, wandern meine Blicke nervös umher.“

Erfreulich für mich, um auf das eingangs erwähnte Klischee zurückzukommen: Obwohl ich mich natürlich bereits in einer ernst zu nehmenden, langjährigen Beziehung zu meinem Rennrad befinde, ignoriert es meine neugierigen, bewundernden, oft auch begehrlichen Blicke auf die Rundungen und die Formensprache anderer Räder ganz nonchalant. Zumindest habe ich noch keine Be-

schwerden vernommen. Und irgendwelche Schaltungszickereien konnte ich bislang nicht zweifelsfrei auf mein ungebührliches Verhalten im Zusammenhang mit anderen Rädern zurückführen. Vielleicht liegt das daran, dass meine Renner daran gewöhnt sind, mit der Konkurrenz durch „Nebenbuhlerinnen“ klarzukommen. Und von einem Gebot „Du sollst keine anderen Räder neben mir haben“, ist mir auch nichts bekannt. In meinem Radkeller steht folglich nicht nur ein Zweirad. Und – Stichwort n+1-Regel – genauso sicher ist es, dass früher oder später ein weiteres Modell hinzukommen wird.

Schon deshalb sind Blicke auf neues Material aus meiner Sicht entschuldbar. Der Beruf als ROADBIKE-Redakteur setzt zudem ein gewisses Interesse an Rennrädern voraus, selbst wenn die Anerkennung als Berufskrankheit noch auf sich warten lässt. Aber Achtung: Laut erster (Preprint-)Studien ist das Verhalten ansteckend, denn wie ich in vertraulichen Gesprächen mit Kollegen erfahren habe, können auch sie ihre Blick nicht von fremden Rennrädern lassen. Gerüchten zufolge sollen sich bereits sogar erste ROADBIKE-Leser angesteckt haben...

»»» Du hast auch eine Meinung zu diesem Thema? Schreib uns: info@roadbike.de

Eine Aktion von

MC/VE

AUTO
STRASSENVERKEHR

MOUNTAIN BIKE

auto motor sport

ROADBIKE

MOTORRAD

CARAVANING

pro mobil

karl

eurotransport.de

FERNFAHRER
HAI TRUCK/BAUWEISE FÜR BERG/STADTSTRASSE

firmenauto
Mobilität & Management

BikeX

trans aktuell

PASS AUF, WEN DU IN DEN SCHATTEN STELLST!

FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND
UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.



Mobilität der Zukunft
NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Partner der Initiative



HUK-COBURG
Aus Tradition günstig



VREDESTEIN
TYRES



GROUP

STEVENS

CUSTOM BIKES



FÜR MAXIMALE GESCHWINDIGKEIT

ROADBIKE RoadBIKE 11-12/2021
Mit dem Arcalis bringt STEVENS einen
kompromisslosen Aero-Renner auf
die Straße – allzeit bereit für die Jagd
nach Bestzeiten.



■ ARCALIS

Wer auf der Straße um jede einzelne Sekunde kämpft, im Zielsprint um jeden Zentimeter, der verlangt nach einem Rennrad, das ihn genau diesen Unterschied besser sein lässt. Ein Rad, das schneller kaum sein, das dem Luftwiderstand trotzen kann. Das STEVENS Arcalis ist mit seinem Rahmengewicht von nur 1030 Gramm und seinen herausragenden Aero-Eigenschaften genau dieses Rad. Das haben der Windkanal und zahlreiche Testsiege gezeigt. Und damit Maschine und Mensch perfekt aufeinander abgestimmt werden können, bietet der STEVENS Custom Bikes Konfigurator vielfältige Möglichkeiten, das Bike maßgeschneidert auf die eigenen Ansprüche auszustatten – und aus einer von vier faszinierenden Farbvarianten zu wählen.

Mehr Informationen bei rund 500 STEVENS Händlern in Deutschland und auf

STEVENSBIKES.DE