

2023

# RennRad

**PREIS-LEISTUNG**



## GRUPPEN-TEST

**Shimano 105 Di2 vs.  
Sram Rival Etap**

## RADTEST-EXTRA

**32 Rennräder ab  
1199€ getestet**

## GUT & PREISWERT

**Hundert Produkte im  
Test & nahe Top-Ziele**

**TEST-SPEZIAL: RENNÄDER, GRUPPEN & MEHR**

**PREIS-LEISTUNG**



Foto: Campagnolo, Titelfoto: Assos

## PREIS-LEISTUNG-SPEZIAL: TESTS & MATERIAL

**O**bjektive Tests, Spar-Tipps und die Antwort auf die Frage: Was bekommt man im Rad-Bereich noch für sein Geld? Stimmt der Spruch „wer billig kauft, kauft zweimal“? Darum geht es auf den folgenden Seiten. Alles wird teurer – auch das eigene Hobby: das Radfahren. Das Thema Geld ist der „rote Faden“ dieser RennRad-Magazin-Spezial-Ausgabe. Allein zwischen 2019 und 2021 betrug die durchschnittliche Preissteigerung von Rennrädern 30 Prozent. Seither nahm die Inflation weiter zu. Die Rennrad-Top-Modelle der neuesten Generation kosten inzwischen teils weit über 10.000 Euro. Solche Räder kommen in diesem Magazin nicht vor. Wir beschränken uns auf hier auf die unteren bis mittleren Preisklassen. Im Test sind insgesamt 32 Modelle zwischen 1199 und 4499 Euro. Auch unsere großen Dauertests drehen sich um besonders preis-leistungsstarke

Produkte – von Reifen über Radschuhe bis zu Trikots und Hosen: Wir haben mehrere Dutzend Rennrad- und Gravel-Utensilien über mehrere Monate hinweg getestet. In den zahlreichen weiteren Tests dieser Spezial-Ausgabe geht es unter anderem um preisgünstige elektronische Gruppen, konkret: die Shimano 105 Di2 und die Sram Rival eTap AXS und ihre jeweilige Funktionalität und Robustheit im Dauereinsatz. Der Faktor Preis bestimmt auch den abschließenden Reise-Teil dieses Magazins: Wir stellen nahe – und somit meist auch günstige – Top-Rad-Destinationen und -Touren in ganz Deutschland und Österreich sowie dazu passende Trainingstipps vor.

David Binnig | Chefredakteur



# PREIS LEISTUNG

**Text:** David Binnig, Frederik Böna, Jan Zesewitz

**Fotos:** Tino Pohlmann, Gideon Heede

Sechs der neun Testräder dieser Preisklasse basieren auf Aluminium-Rahmen. Im Vorjahr betrug die Carbon-vs-Alurahmen-Quote innerhalb des RennRad-Tests dieser Preisrange sieben zu drei. Das Verhältnis zwischen Felgen- beziehungsweise Scheibenbremsen-Modellen liegt in dieser Saison bei eins zu acht. Bei der Brems-Performance liegen hydraulische Discsysteme vor der Felgenbrems-Konkurrenz. Doch bei den Parametern Gewicht und Wartungsaufwand liegen sie hinten. Zudem gilt gerade in dieser Preisklasse oftmals: Irgendwo wird gespart – am Rahmen oder an der Ausstattung. Irgendwo machen die Hersteller Kompromisse. An sechs der acht mit Disc-Bremsen ausgestatteten Test-Räder sind vollhydraulische Systeme verbaut – an zweien „nur“ mechanische. Bei der Dosierbarkeit und der Gesamt-Performance liegen in der Regel die Hydraulik-Modelle klar vorne. Das Rose Pro SL ist das einzige Testrad, das mit Felgenbremsen ausgestattet ist. Es zählt mit seinem Gesamtgewicht von 8,8 Kilogramm zu den leichtesten Modellen dieses Testfeldes. Das schwerste getestete Rad, das

Radon R1 Tiagra, wiegt in der Rahmengröße 56 10,26 Kilogramm – das leichteste, das Canyon Endurace CF 8, bringt 8,49 Kilogramm auf die Waage. Beide sind langstrecken- und komfortorientierte Modelle. Die Ausrichtung des Canyon ist jedoch insgesamt etwas agiler und ausgewogener. Die Hauptunterschiede: das Rahmenmaterial – Aluminium beim Radon, Carbon beim Canyon – und der Preis. Das Endurace kostet doppelt so viel wie das R1. Das Modell des Koblenzer Herstellers bietet dafür eine in dieser Kategorie hochwertige Ultegra-Ausstattung, das Radon „nur“ eine Shimano-Tiagra-Gruppe mit mechanischen Scheibenbremsen.

## Aluminium vs. Carbon

Dies spiegelt sich auch im Preis wider: Das R1 kostet 1199 Euro – und ist damit das günstigste Rad des Tests. Die generelle Ausrichtung eines Rades wird oft auch anhand eines weiteren wichtigen Indikators deutlich: der Breite der verbauten Reifen und der maximalen Reifenfreiheit des Rahmens beziehungsweise der Gabel. Sieben der neun Testmodelle rollen auf mindestens 28 Milli-

RADTEST  
BESTSELLER

# RENN TAUG LICH





12 GRAVEL-MODELLE IM TEST

# OFF ROAD

**Text:** David Binnig, Frederik Böna,  
Leon Echtermann, Jan Zesewitz  
**Fotos:** Cadex, Jens Scheibe

# SCHNELL, LEICHT, KOMFORTABEL UND GELÄNDEGÄNGIG: IN DIESEM TEST SIND GRAVELRÄDER ALLER AUSRICHTUNGEN VERTRETEN. ZWÖLF OFFROAD- MODELLE UNTER 4000 EURO IM GROSSEN VERGLEICHSTEST.

Was einst als „Trend“ begann breitet sich immer weiter aus – was die Verkaufszahlen, den Marktanteil und die Einsatzbereiche angeht: Gravelbikes, offroadtaugliche, schnelle, leichte, langstreckentaugliche Rennrad-Hybride, sind für viele Käufer: Allzweckwaffen. Teils werden sie auch als Rennrad-, teils als Mountainbike-Hardtail-Ersatz verwendet. Diese Entwicklung wird auch innerhalb dieses Testfeldes klar deutlich – zum Beispiel anhand der Reifenbreiten: Alle Testmodelle rollen auf mindestens 40 Millimeter breiten Reifen. Das Rad mit den breitesten Pneu: das Kona Rove LTD mit 47 Millimeter breiten Maxxis-Reifen. Es ist auch das einzige Modell mit 27,5-Zoll-Laufrädern. Die weitere Ausstattung ist auf Offroad-Tauglichkeit und Robustheit ausgerichtet: Ein sehr stabiler, allerdings auch schwerer, Stahlrahmen, Shimanos GRX-Gruppe und ein komfortorientierter Sattel. Der Flare des Lenkers: 16 Grad. Die Fahreigenschaften: laufruhig, ausgewogen und mit spürbarem „Flex“. „Mountainbike-Elemente“ verbreiten sich im Gravelsektor immer weiter. So ist etwa an zwei Modellen, dem Giant Revolt und dem Fustle Causeway, eine absenkbare Sattelstütze verbaut. Gerade mit ihren Offroad-Eigenschaften, etwa auf engen Abfahrten und verwurzelten Trails im Wald, überzeugten im Testverlauf auch das Rondo Ruut und das Scott Addict Gravel 20. Ein potenzieller Nachteil dieser Gelände-Ausrichtung ist das dann oftmals deutlich erhöhte Gewicht. So wiegt das Fustle Causeway mit seinem Aluminium-Rahmen 10,13 Kilogramm. Das Giant Revolt bringt, in der Testgröße ML, 9,32 Kilogramm auf die Waage.

## Gewicht & Gruppen

Andere Testmodelle punkteten dagegen genau bei diesem Parameter. Das leichteste Vergleichsmodell, das Canyon Grail CF SL 7, wiegt 8,53 Kilogramm. Seine Fahreigenschaften: agil, dennoch laufruhig und mit ausgeprägten Gravel-Raceeigenschaften. Seine Ausstattung: stimmig und hochwertig. Die DT-Swiss-GRC-1600-Laufräder sind für den Gravel-Einsatz entwickelt und – in der Relation – recht leicht. Die elektronische funkgesteuerte Sram-Rival-AXS-Gruppe in der offroad-spezifischen XPLR-Variante überzeugte im Test. Die Reifenbreite des Canyon: 40 Millimeter. Klar ist demnach: Einige Modelle erinnern in ihrer Geometrie und Ausrichtung an Race-Modelle und Cyclocrosser – bei anderen liegt der Fokus klar auf der Langstrecke, auf den Parametern Fahrkomfort und Laufruhe. Bei letztgenannten Eigenschaften, Komfort und Langstreckentauglichkeit, punktet etwa auch das Rennstahl 853 Trail Gravel stark. Dazu trägt auch die Geometrie des robusten Stahlrahmens bei. Auf dem Benotti Fuoco Gravel nimmt man dagegen eine eher an ein sportives

Rennrad erinnernde Sitzposition ein. Positiv ist die Variabilität vieler Gravelbikes: So verfügen fast alle der zwölf Testmodelle über mehrere Montagepunkte für Schutzbleche, Taschen und Gepäckträger am Rahmen und an der Gabel. Die Bikepacking-, oder Mehrtagestour-Möglichkeiten sind somit bei vielen Modellen gegeben. Einen großen Test zu Bikepacking-Equipment – leichte Zelte, Schlafsäcke und Luftmatratzen – finden Sie in der RennRad-Ausgabe 5/2021. Bei den montierten Gruppen liegen in diesem Testfeld die Shimano-GRX-Varianten knapp vorne. Sie sind an sechs Modellen verbaut. Die Sram-Rival-XPLR ist an fünf Modellen zu finden. Generell sieht man auch hier die Ausbreitung von elektronischen Systemen – sie sind an sieben Testmodellen verbaut. Auch in dieser Klasse zeigt sich, leider, die aktuelle Inflation. So liegt die Preisklasse des Testfeldes zwischen 2399 und 3990 Euro. Bei dem wichtigen Parameter Preis liegt etwa das Focus Atlas 6.8 vorne. Auch in diesem Testfeld zeigte sich: Die Ausdifferenzierung des Gravel-Marktes geht weiter. //

### DAS LEICHTESTE RAD

Canyon Grail CF SL 7 eTap – 8,53 Kilogramm

### DAS SCHWERSTE RAD

Focus Atlas 6.8 – 11,04 Kilogramm

### DAS GÜNSTIGSTE RAD

Focus Atlas 6.8 – 2399 Euro

**RAD-BEKLEIDUNG, ZUBEHÖR,  
ANBAUTEILE UND MEHR IM  
GROSSEN DAUERTEST: QUALITÄT,  
FUNKTIONALITÄT & PREIS-LEISTUNG.**

# DAUER TEST

## GORE TORRENT JERSEY & C5 OPTI SCHUTZ & KOMFORT

Das Gore-Torrent-Jersey überzeugte im Testverlauf vor allem durch seinen hohen Tragekomfort. Das Material erwies sich als sehr weich und angenehm. An den Bündeln sind elastische Einsätze angebracht, somit schneidet das Trikot auch an den Ärmeln zu keiner Zeit ein. Auch der flache Kragen erwies sich als komfortabel. Zudem ist die Atmungsaktivität für ein Sommer-Jersey angemessen hoch – und der Stoff schnell trocknend. Die Passform des Torrent-Trikots ist sportiv, allerdings nicht extrem eng. Die drei Rückentaschen sind recht geräumig, setzen jedoch auch recht hoch an. Die C5-Opti-Hose ist vor allem auf Tragekomfort und Windschutz ausgerichtet. Die Windstopper-Technologie am Vorderbereich und am Sitzpolster überzeugte im Test. Das Advanced-Sitzpolster erwies sich als angenehm, aber auch relativ weich. Die Träger setzen recht hoch an und bestehen teils aus Netzmaterial. Dies erhöht die Atmungsaktivität und sorgt mit für das geringe Gesamtgewicht. Die Beine schließen recht lang ab.

**Fazit: Das Gore-Kit bietet sehr gute Komfort-Eigenschaften. Die Thermo-Funktionen der C5 und die Preis-Leistung punkten.**

**Preis: C5-Hose 99,95 Euro, Torrent-Jersey 89,95 Euro**

- Tragekomfort
- Gewicht
- Thermoregulierung der Hose
- Beinabschlüsse recht lang





# PREIS LEIS TUNG

**Laufräder, Radbekleidung und mehr im Dauertest: Qualität, Funktionalität, Robustheit, Preis-Leistung & mehr.**

**Text:** Redaktion **Fotos:** Amann, Heede

## ALLE PRODUKTE IM ÜBERBLICK

GORE SLEET INSULATED  
EKOI BE HOT COLD EXTREME  
SPORTFUL REFLEX VEST  
GIANT DIVERSION LF HANDSCHUHE  
CASTELLI ENTRATA BIBSHORTS  
VANRYSEL FAHRRADWESTE  
TRIBAN WINTERJACKE RC 500  
VANRYSEL FAHRRADBRILLE RR 920  
EKOI MERINOS  
LÖFFLER WINNER II  
BBB CHESTER  
LEEZE AC 25 DISC EVO  
CONTEC MINIPUMPE AIR SUPPORT POCKET  
CONTEC LENKERBAND DMND 2K  
GORE TORRENT+ BIBSHORT  
SQLAB GO BIB  
GIANT CONTACT SL D-FUSE



# ELEKTROEINSTIEGER



**Text:** Redaktion  
**Fotos:** Gideon Heede, Jürgen Amann, Shimano

**K**raft übertragen, schalten, bremsen: Die verbaute „Gruppe“ definiert häufig, in welchem Preissegment ein Rennrad angesiedelt ist. Die „Ultegra-Klasse“ steht etwa für viele noch immer stellvertretend für Mittelklasse-Rennräder. Eine Campagnolo-Top-Gruppe der Serie Super Record EPS etwa wird ganz sicher nicht an günstigen Rennrädern verbaut werden – schon deshalb, weil sie alleine bereits mehr als 4000 Euro kostet. Eine Shimano-105-Gruppe ist hingegen an High-End-Rennrädern kaum zu sehen. Unter anderem deshalb, weil sie je nach der Ausführung im Vergleich zu den höherklassigen Shimano-Gruppen Ultegra und Dura-Ace um rund 300 bis 500 Gramm schwerer ist. In vielen Fällen nähern sich die „günstigeren“ Gruppen jedoch in ihren Technologien den Top-Gruppen an. Der US-amerikanische Hersteller Sram machte im Frühling 2021 den Anfang: Die Rival-Gruppe ist nun auch mit der von den beiden Top-Modellen Force und Red bekannten kabellosen elektronischen Funk-Schalttechnik eTap AXS erhältlich. Im Sommer 2022 zog Shimano mit der Di2-Version der 105 nach. Die Technologie ist dabei jener der im Vorjahr erneuerten Di2-Versionen der Top-Gruppen Ultegra und Dura-Ace Di2 entlehnt. Campagnolo bietet seine elektronischen Versionen EPS nur an den Topgruppen Record und Super Record an. Preisliche Einsteiger-Modelle sind die neuen elektronischen Gruppen 105 und Rival eindeutig nicht mehr. Dies zeigt sich sowohl an den Preisen für die Gruppen im Einzelnen als auch an den gestiegenen Preisen für Komplettäder mit einer der beiden Versionen. Zusätzlich nehmen wir in diesen Vergleichstest auch die mechanische Chorus-Gruppe Campagnolos mit auf, die eigentlich im Mittelklasse-Segment angesiedelt ist.

## Brems-Systeme & Preis-Leistung

Der italienische Traditionshersteller Campagnolo bietet „unterhalb“ der Chorus noch die Centaur-Gruppe an, „darüber“ die Record und die Super Record. Den Vergleich der mechanischen Einsteiger-Gruppen Centaur, 105 und Rival finden Sie in der Rennrad-Ausgabe 8/2021. In der Sram-Hierarchie stehen über der Rival die Gruppen Force und Red – unter ihr die Apex. Im Shimano-Portfolio sind die Gruppen Ultegra und Dura-Ace höher einzuordnen als die 105. Wie unsere Radtests der Preisklassen bis 2000 Euro gezeigt haben, ist die mechanische 105 die in diesem Rennrad-Preisbereich vorrangig verbaute Gruppe. Die Modellfamilie des japanischen Herstellers profitiert klar von einer Entwicklung, die häufig mit dem – hier auf die Technologie bezogenen – Begriff „Trickle-down-Effekt“ beschrieben wird: Die Technik, das Material und das Design, die vor wenigen Jahren noch den Top-Gruppen

BASELAYER  
& SOCKEN  
IM TEST

# UN VER ZICHT BAR

JEDER BRAUCHT SIE, BEI JEDER  
FAHRT: RADSOCKEN UND  
FUNKTIONSUNTERHEMDEN. 18  
PAAR SPORTSOCKEN UND 18  
SPORTSHIRTS IM TEST.  
**DER VERGLEICH.**

**Text:** Günther Proske **Fotos:** Gideon Heede, Cor Vos

**S**ommer, ein schattenloser Anstieg, der Schweiß rinnt. 20 Minuten später: 60, 65, 70 km/h, eine Abfahrt, kühler Fahrtwind. Dies ist eine der vielen Situationen, in denen sich eine funktionale Zwischenschicht zwischen den Trägern der Radhose und dem Trikot bezahlt macht. Eine Zwischenschicht, die für die allermeisten Radsportler unverzichtbar ist: ein Funktionsunterhemd. Ein solches kann die Temperaturregulation unterstützen. Es kann, im Idealfall, den Schweiß weiterleiten und somit vor dem Auskühlen schützen. Und: Es sollte so konzipiert sein, dass es möglichst schnell wieder trocknet.

Der Wirkmechanismus: Hydrophobe Kunstfasern am Körper sind mit hydrophilen Fasern im Außenbereich verwoben und transportieren den Schweiß weg. Oder: Die inneren Fasern sind dicker als die äußeren und machen sich den sogenannten Kapillareffekt zunutze. Außen am Unterhemd kann der Schweiß dann verdunsten. Auch die sogenannten Fishnet-Stoffe, die kaum Schweiß aufnehmen können oder sollen, haben einen Effekt: Ein dünnes „Luftpolster“ sorgt hier für die nötige Isolierung des Körpers. Zudem nimmt auch das Netzmaterial, in geringerem Ausmaß, Schweiß auf und „transportiert“ diesen vom Körper weg.

## **Passform & Sockentest**

Die Passform: Ein Funktionsunterhemd sollte in der Regel sehr nah am Körper anliegen, da sonst der Schweißtransport vermindert ist. Die Materialstärke ist hingegen ein sehr individuelles Thema. In diesem Test zeigte sich, dass auch viele der etwas „dickeren“ Varianten bei Sommertemperaturen punkten können. Wenn auch die dünneren luftigeren Modelle im Hochsommer oftmals Vorteile haben. Trägt man etwa ein sehr dünnes Trikot mit Aero-Ärmeln, trägt ein Unterhemd mit kurzen Ärmeln oft etwas dick in diesem Bereich auf. In solchen Fällen empfiehlt sich



GETRÄNKEPULVER, GELS, RIEGEL:  
SPORTNAHRUNG SOLL BEKÖMMLICH  
SEIN, ENERGIE LIEFERN - UND  
SCHMECKEN. WIR HABEN 53  
PRODUKTE GETESTET.

# TREIBSTOFF





TOUREN  
SPEZIAL

# TRAUM TOUREN

**NAH, HART & SCHÖN:  
AUSGEWÄHLTE RENNRAD-  
STRECKEN IN DEUTSCHLAND.  
TOUREN, REGIONEN UND ANSTIEGE.**

**Text:** Frederik Böna, David Binnig,  
Johann Fährmann, Jan Zesewitz

**Fotos:** Falk Wenzel / Flare Bicycle Festival, Sportograf

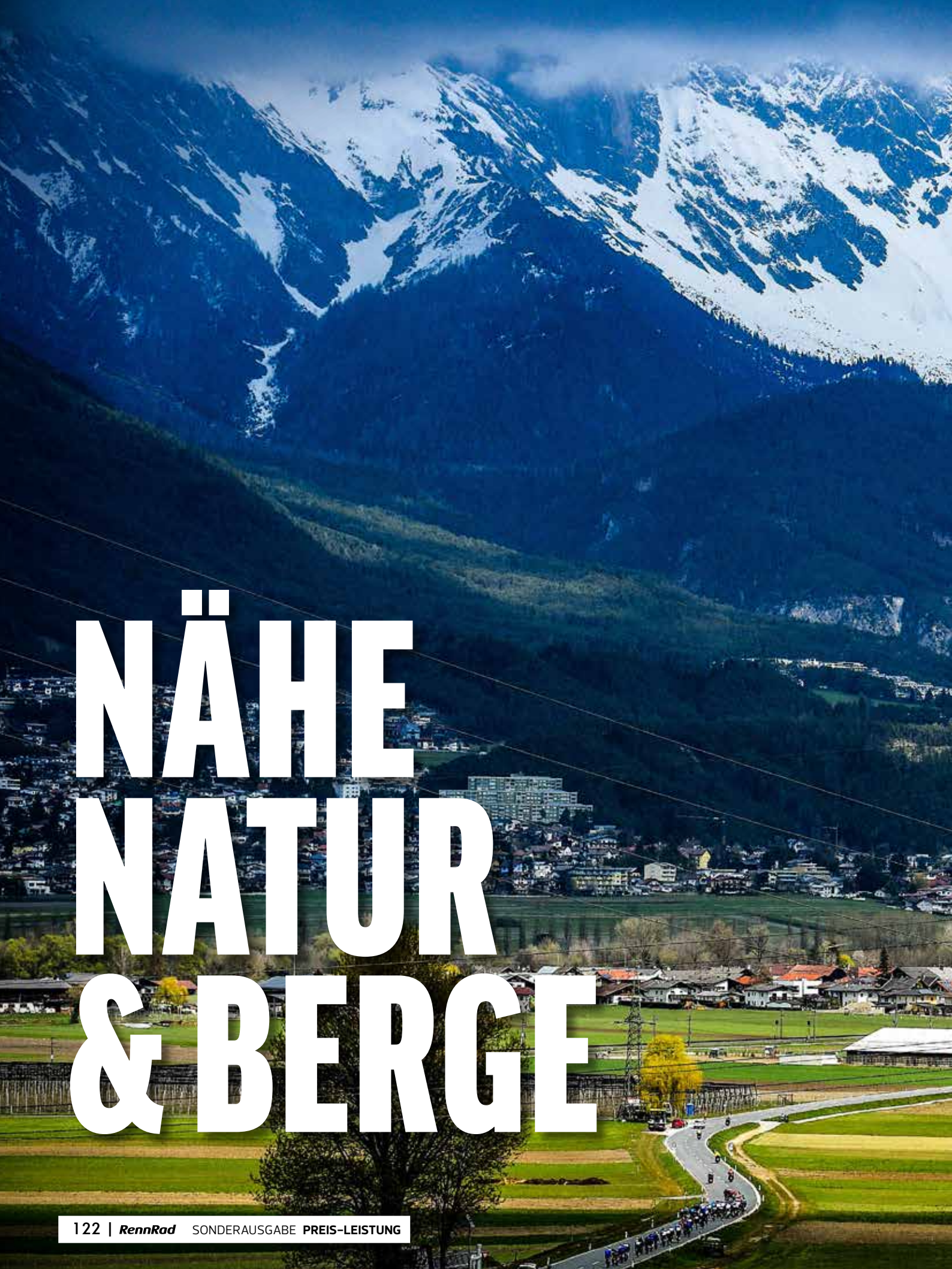


TOUREN  
SPEZIAL


# T RAUM TOUREN

**WIND, HÖHENMETER, BERGE, NATUR:  
DIE SCHÖNSTEN RENNRAD-REGIONEN IN  
DEUTSCHLAND. VON NORD NACH SÜD.  
TOUREN, REGIONEN UND ANSTIEGE.**

**Text:** David Binnig, Johann Fährmann, Jan Zesewitz  
**Fotos:** Paul Masukowitz



# NÄHE NATUR & BERGE



**Text:** David Binnig, Johann Fährmann, Jan Zesewitz  
**Fotos:** Cor Vos

## DAS PERFEKTE WOCHENENDE: RENNRAD-TOUREN IN DER NÄHE. SCHÖN, RUHIG, HART, ANSPRUCHSVOLL - GEHEIMTIPPS, ANSTIEGE UND NAHE TRAUM-TOUREN.

**W**arum tue ich mir das an? Das Fahren mit, gefühlt, vier km/h – und mit dem Ziel: oben ankommen. Um dann wieder umzudrehen. Denn: Dies ist eine Sackgasse. Ein schmales Sträßchen, das durch den Wald führt, fast keine Ausblicke auf die Umgebung bietet und sich eher nach Klettersteig als nach Weg anfühlt: Es wird mit jedem Kilometer steiler. Das Finale: ein Kilometer mit fast 20 Prozent Durchschnittssteigung. Unter mir: das Illertal. Dies ist das Allgäu. Dies sind noch nicht die hohen Pässe der Alpen. Doch dies ist wohl einer der härtesten, der „ekligsten“ Anstiege Deutschlands. Die Straße beginnt in Immenstadt anzusteigen. Hinter dem Ort steht eine Wand. Der Steigungsgrad des Weges: 20 Grad. Nach 1,5 Kilometern verschafft eine kleine Brücke etwas Erholung – für etwa 50 Meter. Dann geht es mit 16 bis 19 Prozent, stellenweise mehr als 20 Prozent, weiter. Ich holpere mit fünf, sechs km/h über niedrige Querrillen im Asphalt und fahre durch offenstehende Weidengitter. Irgendwann, nach gefühlten Ewigkeiten, bin ich oben, 1420 Meter über dem Meer. An einem Ziel, von dem ich selbst nicht wirklich weiß, warum ich es ausgewählt habe. An einem Ziel, an dem es kein „Weiter“ gibt. Sondern nur eine Option: umdrehen.



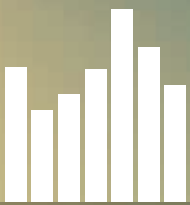
# MS STOP FRANKENBERG WALD MS



**Text:** Andreas Regler, David Binnig  
**Fotos:** Tom Meyer

**SO NAH UND DOCH SO ANDERS: NATÜRLICH, RUHIG UND EXTREM HÜGELIG –  
DIE FRÄNKISCHE SCHWEIZ. WOLFGANG VOIT UND PETER RENNER FÜHRTEN  
HIER EINEN EXTREMEN SELBSTVERSUCH DURCH: 432 KILOMETER,  
10.000 HÖHENMETER – NONSTOP. DIE REPORTAGE.**





REISEREPORTAGE

# ERZGEBIRGE

LEERE STRASSEN, RUHE, NATUR - UND UNENDLICHE  
HÖHENMETER-OPTIONEN: DAS IST DAS ERZGEBIRGE.  
ANSTIEGE, TRAUM-TOUREN UND ERLEBNISSE.





# MTHÜRINGER WALDITTELGEBIRGE



**BEST OF**

# AUS

**TRAUMTOUREN IN ÖSTERREICH: BERGE,  
PÄSSE, HÜGEL, FLÜSSE, SEEN - TRAUMHAFTE  
LANDSCHAFTEN UND HÖHENMETER. REGIONEN,  
ANSTIEGE, TIPPS & ELF TOP-STRECKEN.**

# TRIA



# WILLKOMMEN ZUM VIELFÄLTIGSTEN RAD-EVENT EUROPAS



Offizieller Ausrichter  
des ersten deutschen  
Qualifikationsrennens  
für die Gravel-  
Weltmeisterschaft  
2023 im Rahmen der  
TREK UCI Gravel  
World Series 2023

3 Tage alles rund  
ums Rad – von  
E-Bikes über  
Urban-, Gravel- bis  
Road-Bikes – im  
3-Ländereck mit  
3 Themenwelten und  
vielen Highlights  
**Kostenfreier Eintritt!**



## BIKE

- Gravel- und Rennrad-Challenges
- Sprint-Battles
- VIP-Ausfahrten
- Sightseeing-Touren
- Testbike Area
- Workshops, Trainings und Präsentationen
- Kids Training u. Races

## FESTIVAL

- Talks und Workshops
- Food Market
- Live-Konzerte
- Kunsthandwerkermarkt
- Kids und Family Entertainment
- Charity-Aktionen

## eSPORTS

- eSports Expo
- eCycling-Challenges
- Vorträge u. Gaming-Inseln
- u.v.m.

# 3RIDES

BIKE · FESTIVAL · ESPORTS  
AACHEN · 12. - 14. MAI 2023

TRAINING

# SCHNE KRAFT

*SCHNELLER WERDEN: DAS SPRINTEN,  
ATTACKIEREN, BESCHLEUNIGEN GEHÖRT ZUM  
RADSPORT – UND IST EFFIZIENT TRAINIERBAR.  
VON KRAFT, MUSKELFASERN UND TRAINING:  
TIPPS, ANLEITUNGEN & EIN TRAININGSLAGER.*

**Text:** Markus Kinzlbauer, David Binnig  
**Fotos:** Cor Vos



LL





**Training & der Weg zur Arbeit:  
Das Rad-Pendeln ist gesund –  
und extrem zeiteffizient.  
Trainingsideen und -tipps für  
das Ganzjahres-Commuting.**

Text: David Binnig Fotos: Löffler, Cervélo

# PENDEL ING

FOKUS  
TRAINING

