

# RennRad

GARMIN, APPLE, SUUNTO & CO.  
**GPS-COMPUTER & SMARTWATCHES**  
 AB 110 EURO GETESTET



- TIPPS: TRAINING & ALLTAG**  
 Erfolgreichster Hobby-Fahrer:  
 Gezielt effizienter trainieren
- Extra: Rad-Einstellung, Sitzposition, Entlastung  
**LEISTUNG & KOMFORT**  
 Bikefitting: das Rad optimal  
 anpassen – Tipps & Effekte
- TRAUM-ZIEL: DOLOMITEN**  
 Extra: Berge und Insider-Tipps  
 Plus: Pässe & Top-Strecken
- GRAVEL: RENNEN & TOUREN**  
 Reise & Portrait: Abenteuer in  
 Marokko und Top-Profi Paul Voß
- TRAINING: FORM-AUFBAU**  
 Watt pro Kilogramm, FTP & Co:  
 das Top-Training der Radprofis

# GRAVELRÄDER

RADTEST: 14 RACE-GRAVELBIKES VON CERVÉLO, SPECIALIZED, ROSE UND CO.





## TESTS, TRAINING, ERLEBNISSE

**R**obust, geländegängig und dennoch agil, schnell und vergleichsweise leicht: Das sind die 14 Gravelbikes in unserem aktuellen Test. Für diese RennRad-Ausgabe haben wir uns auf sportive renntaugliche Gravel-Modelle fokussiert. Stärker komfort-, offroad- und radreiseorientierte Räder testen wir für eine der kommenden Ausgaben. Im Mittelpunkt des zweiten großen Tests dieses Magazins stehen preis-leistungsstarke GPS-Radcomputer und Top-Smart-Uhren: Wir haben vier Watches und fünf Fahrrad-„Navis“ ab 109,95 Euro verglichen. Doch das beste Material nützt nichts, wenn es nicht optimal angepasst ist: Mensch und Maschine müssen harmonieren. Darum geht es in unserem Bikefitting-Spezial – darin bieten wir Tipps für die Rad-Anpassung, die Sitzposition, eine verbesserte Aerodynamik, mehr Komfort und Leistung. Wie man trotz eines stressigen Berufs- und Familienalltags Top-Leistungen bringen

kann, zeigt der Protagonist unserer großen Reportage: Er ist 40 Jahre alt, zweifacher Familienvater, voll berufstätig – und dennoch der erfolgreichste Amateur-Radsportler des Landes. Sein Trainings-Konzept ist sehr speziell, besonders, innovativ und vor allem: effizient. Er setzt unter anderem auf viel „zeit-sparendes“ Arbeitsweg- und Kraft-Training. Unser großer Portrait-Artikel über ihn zeigt, wie sich Alltag, Familie, Beruf und das zeitintensive Hobby Radsport optimal vereinbaren lassen.



David Binnig | Chefredakteur



ZAHL  
DES  
MONATS 1

6,93  
KILOGRAMM

wiegt das Gunsha SLX 3.1, das leichteste Rad des aktuellen Testfeldes. Den Gravel-Radtest finden Sie ab der Seite 52.

ZAHL  
DES  
MONATS 2

667  
RADRENNEN

in der Elite Kategorie fuhr Andreas Mayr zwischen 2002 und 2023. 122 davon gewann er. Den Portrait-Artikel finden Sie ab der Seite 14.

14



**Training & Alltag:** der erfolgreichste Amateur-Rennfahrer Deutschlands im Portrait. Trainingstipps, Intervalle & Einheiten

40



**Portrait & Race-Report:** Gravel-Profi Paul Voß und sein Sieg beim The Traka

84



**Spezial:** die Leistung steigern – mit Profi-Tipps

50



**Radtest:** 14 schnelle Race-Gravelbikes ab 3599 Euro im großen Vergleich

**Titelbild:** Maggi Photography  
**Ort:** Island





# INHALT

AUSGABE 5 | 2024

## ERFAHREN

### **Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 8**

News, Termine, Leitartikel: Immer häufiger nehmen Radprofis an Radmarathons teil. Effekte & Entwicklung

### **Training & Alltag: Radsport, Familie und Beruf 14**

Der erfolgreichste Amateur-Rennfahrer Deutschlands im Portrait. Plus: Trainingstipps, Intervalle & Einheiten

### **Reportage: Bikepacking & Abenteuer in Afrika 30**

Gebirge, Hitze, Sand & Abenteuer: eine Gravel-Tour durch Marokko. Mit Bikepacking- und Reise-Tipps

### **Portrait & Race-Report: Gravel-Profi Paul Voß 40**

Er war einer der besten deutschen Straßen-Profis. 2023 gewann er eines der wichtigsten Gravel-Rennen

## TEST & TECHNIK

### **Radtest-Spezial: 14 agile Race-Gravelbikes 50**

Race-Modelle im großen Vergleichstest: Mit Rädern von Canyon, Specialized, Rose, Benotti, Storck & Co.

### **Test: Smartwatches & günstige GPS-Radcomputer 66**

Navigation, Datenerhebung & Training: Smartwatches plus preis-leistungsstarke GPS-Radcomputer

### **Dauer-Test: das neue Simplon Pavo IV 80**

Die vierte Generation des Simplon Pavo im ersten Test: Daten, Fakten, Fahreindrücke und Hintergründe

Impressum Seite 117

## TRAINING

### **Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 82**

Studie: Kokosnusswasser und Leistungsfähigkeit. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

### **Training: Ausdauer, Kraft & Watt pro Kilogramm 84**

Die Leistung steigern – indem man von den Besten lernt. Wie trainieren Rad-Profis? Einblicke & Trainings-Tipps

### **Bikefitting: Aerodynamik, Leistung & Komfort 92**

Experten-Einblicke zu Rahmen-Geometrien, Sätteln, Kurbellängen, Schuheinlagen & Kauf-Entscheidungen

### **Radmarathon-Training: Formaufbau & Ziele 102**

Tipps für die ersten Rennen & Saisonhöhepunkte. Plus: Trainingspläne für mehr Geschwindigkeit bergauf

## PELOTON

### **Einblicke: Red Bulls Ziele im Radsport 108**

Budget & Ziele: der Einstieg Red Bulls und die Auswirkungen. Plus: Leistungsdaten

### **44.500 Höhenmeter: der Giro d'Italia 2024 110**

Sechs Bergankünfte, 69 Zeitfahrkilometer und 3386 Kilometer insgesamt. Die Pässe, Favoriten & Highlights

## REISE

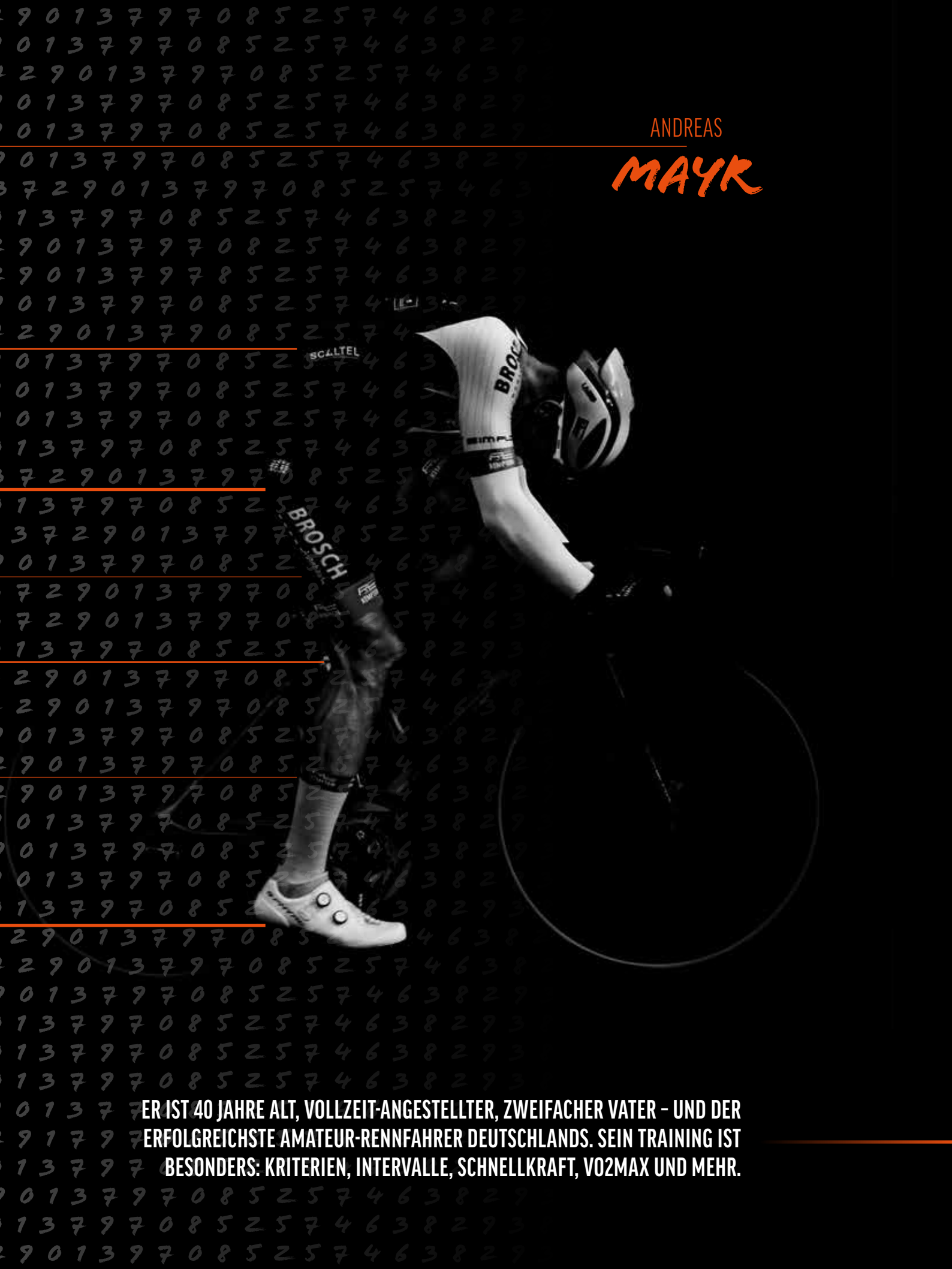
### **Dolomiten: Pässe, Höhenmeter & Natur 118**

Die Dolomiten in Südtirol zählen zu den schönsten Rennrad-Destination der Welt. Report & Touren-Tipps

EFFE  
ZIE  
NIZ

ANDREAS

MAYR



ER IST 40 JAHRE ALT, VOLLZEIT-ANGESTELLTER, ZWEIFACHER VATER - UND DER  
ERFOLGREICHSTE AMATEUR-RENNFAHRER DEUTSCHLANDS. SEIN TRAINING IST  
BESONDERS: KRITERIEN, INTERVALLE, SCHNELLKRAFT, VO2MAX UND MEHR.

# WÜ STE

M

A

R



O

K

K

O

# AT LAS

EINE GRAVEL-TOUR DURCH  
MAROKKO: GEBIRGE, WEITE, HITZE,  
SAND UND ABENTEUER. REPORTAGE,  
BIKEPACKING- UND REISE-TIPPS.





**PAUL VOSS WAR EINER DER  
BESTEN DEUTSCHEN  
STRASSEN-PROFIS UND TRUG  
DAS BERGTRIKOT DER TOUR  
DE FRANCE. HEUTE IST ER  
EINER DER ERFOLGREICHSTEN  
GRAVEL-PROFIS DER WELT.**

**G  
A  
V**

**R**

**E**

**L**



PAUL  
VOSS



**Text:** Frederik Böna  
**Fotos:** Sixt Visuals, Roger Salanova, Nils Laengner

**P**lötzlich kracht es. Es hört sich so an, als ob ein trockener Ast in zwei Stücke zerbricht. Im selben Moment blockiert sein Hinterrad. Er weiß sofort: Seine Felge ist gebrochen. Panik steigt in ihm auf. Nur noch ein Kilometer trennt ihn von der Ziellinie und von seinem ersten großen Sieg als Gravel-Profi. Doch jetzt, nach einer Solo-Fahrt über mehr als 80 Kilometer, steht er plötzlich mit einem Defekt im Ribes-del-Ter-Park von Girona. Sechs Stunden zuvor. Paul Voß steht gemeinsam mit rund 750 anderen Teilnehmern an der Startlinie des 200-Kilometer-Gravel-Rennens des „The Traka“. Nach seinem fünften Platz beim UCI-Gravel-World-Series-Rennen im spanischen Berja sechs Tage zuvor ist der zu diesem Zeitpunkt 36-Jährige Deutsche einer der Favoriten auf eine Top-Ten-Platzierung. Als Sieganwärter gilt er nicht, denn: Das Rennen ist extrem stark besetzt.

### Taktik & Selbstzweifel

Zu den bekanntesten Startern gehören vor allem der Niederländer Ivar Slik, und der ehemalige WorldTour-Fahrer Nathan Haas. Slik konnte im Vorjahr mit dem Unbound Gravel eines der wichtigsten Rennen überhaupt gewinnen, der Australier Haas siegte 2022 bei dem isländischen Gravel-Rennen The Rift. 07:00 Uhr – der Startschuss. Die vorne im Startblock stehenden Fahrer sprinten sofort los in den ersten Anstieg hinein. Paul Voß ist dabei. „Der erste Teil der Strecke direkt nach dem Start war relativ technisch und ich wollte unbedingt möglichen Stürzen aus dem Weg gehen. Dadurch war die Startphase extrem hart. Ich hatte mich zwar darauf eingestellt, dass die ersten 20 Kilometer am Anfang weh tun werden, aber mir kam es in der Phase so vor, als ob viele Fahrer um mich herum stärker waren als ich. Ich bekam

**P R**  
**F I**

# 14

RACE  
GRAVELRÄDER  
IM TEST

# RACE GRAVEL

**Text:** D. Binnig, F. Böna, S. Pusch, M. Fischer,  
J. Schinnagel, P. Klimsa

**Foto:** Paul Masukowitz

Sie können quasi Mountainbikes sein oder fast schon Rennräder, Radreise-Gefährte oder Renn-Maschinen: Der Markt der schnellen geländegängigen Gravelbikes wird immer größer und differenziert sich immer weiter aus. Die Unterschiede zwischen einzelnen Modellen sind inzwischen teils enorm. Gravelbike ist demnach nicht gleich Gravelbike. Sie haben teils 27,5 Zoll „kleine“ Laufräder und 50 Millimeter breite Reifen, dutzende Ösen für die Schutzblech-, Taschen- und Gepäckträgermontage, Frontfedern und mehr. Doch in diesem RennRad-Test haben wir uns auf einen Bereich des Gravelrad-Marktes fokussiert: sportiv ausgerichtete und renntaugliche, „schnelle“ Modelle. Sie sind teils etwas weniger auf Bikepacking, Komfort und Geländegängigkeit ausgerichtet – und mehr auf Agilität, Direktheit, Steifigkeit und Leichtgewicht. Eines der leichtesten Test-Modelle ist zugleich auch das wohl leichtgewichtige Serien-Gravelbike überhaupt: das Specialized S-Works Crux. Es war einst als Cyclocrosser konzipiert – ergo: klar auf den Renneinsatz. Mit einer Geometrie, die zu aggressiven Sitzpositionen führt und Top-Beschleunigungseigenschaften. Das neue Crux ist daran angelehnt – wurde aber weniger kompromisslos. Das Gewicht unseres Testmodells der Rahmengröße 56: 7,38 Kilogramm. Gleichzeitig ist es auch das teuerste

Rad des Testfelds. Der Preis: 11.500 Euro. Noch weniger wiegt in unserem Testfeld nur das Gunsha SLX 3.1. Dessen Gesamtgewicht in der Rahmengröße S: 6,93 Kilogramm. Der bayerische Hersteller aus Bärnau baut jedes Rad den individuellen Wünschen der Kunden entsprechend auf. Die Breite der verbauten Challenge-Gravel-Grinder-Reifen: 38 Millimeter. Die Reifenwahl sagt, gerade im Gravel-Bereich, enorm viel über das Einsatzgebiet und die Ausrichtung eines Rades aus. In diesem Testfeld reichen die Reifenbreiten von 38 bis zu 45 Millimetern. Die breitesten Pneu sind unter anderem am 1of1 Austrian Bikes montiert. Dieses Testmodell wurde vor allem für den Allround- und den Langstrecken-Einsatz konzipiert – und bietet einen sehr hohen Dämpfungs-komfort. Das schwerste Rad in diesem Testfeld, das Basso Palta, bringt 9,86 Kilogramm auf die Waage. Dennoch ist es recht stark auf den Race-Einsatz ausgerichtet. Der Renn-Fokus ist somit innerhalb des Testfeldes stark unterschiedlich ausgeprägt. Manche Modelle machen hier – in Sachen Dämpfungsverhalten, sportive Sitzposition und Ausstattung – kaum Kompromisse, andere sind extrem alltags- und langstreckentaugliche All-rounder. Viele der getesteten Räder sind teils, etwa am Rahmen



**AGIL, LEICHT,  
SCHNELL, VIELSEITIG  
UND GELÄNDEGÄNGIG:  
14 SPORTIVE RACE-  
GRAVELRÄDER IM  
GROSSEN TEST.**

**DAS LEICHTESTE RAD**

Gunsha SLX 3.1  
6,93 Kilogramm

**DAS GÜNSTIGSTE RAD**

Koga Roqa Allroad  
3599 Euro

**DAS SCHWERSTE RAD**

Basso Palta  
9,86 Kilogramm

und der Gabel, aerodynamisch optimiert. Die Schaltzüge und Bremsleitungen sind oft vollständig system-integriert. An sechs Testmodellen sind jeweils Zweifach-Gruppen verbaut – acht der Hersteller setzen an ihren Rädern auf Mono-Kettenblätter. Anders ausgerichtete Gravelbikes werden wir dann später im Jahr für eine der kommenden RennRad-Ausgaben testen. Dann stehen andere Ausrichtungen und Eigenschaften im Mittelpunkt: Robustheit, Dämpfungskomfort, die Commuting-, Bikepacking- und Offroad-Tauglichkeit – und Vieles mehr. Der Gravelmarkt ist längst so groß, dass man leicht den Überblick verliert. Doch in unseren großen Vergleichstests sollte jeder fündig werden. //

# SMARTe

## HELPER



**BESSER ANS ZIEL KOMMEN,  
EFFIZIENTER TRAINIEREN, DATEN  
ERHEBEN UND NUTZEN:  
SMARTWATCHES KÖNNEN FÜR  
ATHLETEN NÜTZLICH SEIN. VIER  
TOP-MODELLE PLUS FÜNF GÜNSTIGE  
GPS-RADCOMPUTER IM TEST.**



**GPS-RAD  
COMPUTER**

**DIE PREIS-LEISTUNGS-KLASSE**

# PROFI



**Text:** Silvio Pusch, David Binnig **Fotos:** Cor Vos

8,6 Kilometer mit durchschnittlich 8,9 Prozent Steigung in 23:54 Minuten – mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 21,9 km/h und einer relativen Leistung von 6,9 Watt pro Kilogramm. Dies sind Zahlen, die für „Normal-Radsportler“ klingen, als seien sie erfunden, Fehlmessungen, Utopie – beziehungsweise von Außerirdischen erbracht worden.

Vor wenigen Jahren waren die Top-Profis bei der Tour de France noch mit relativen Durchschnitts-Leistungen von rund sechs Watt pro Kilogramm an den langen Pässen unterwegs. 2022 leisteten Fahrer wie Tadej Pogačar 6,4 Watt je Kilogramm Körpergewicht – und das für oftmals mehr als 30 Minuten. Der Mensch, der diesen neuen Auffahrts-Rekord am Lo-Port-Anstieg in Spanien aufgestellt hat, heißt: Primož Roglič. Er lieferte sich im Verlauf der fünften Etappe der Katalonien-Rund-

fahrt ein „Duell“ mit dem Weltmeister, Remco Evenepoel. Die beiden fuhren in ihrer eigenen Liga. Sie erbrachten, inoffiziellen Berechnungen zufolge, an diesem Anstieg eine der höchsten Leistungen, die es je im Profi-Radsport gab. Ein weiterer aktueller „Überfahrer“, Jonas Vingegaard, entschied die letztjährige Tour de France auch mit seiner Leistung während der 16. Tour-Etappe – einem Zeitfahren hinauf zur Côte de Domancy. Inoffiziellen Berechnungen zufolge leistete der zweifache Tour-de-France-Gewinner während den letzten elf Kilometern bergan 7,4 Watt je Kilogramm Körpergewicht – und das über mehr als 13 Minuten Dauer und auf einem Zeitfahrrad.



# TRAINING

**AUSDAUER, KRAFT, WATT PRO KILOGRAMM: DIE LEISTUNG STEIGERN - INDEM MAN VON DEN BESTEN LERNT. WIE TRAINIEREN RAD-PROFIS? EINBLICKE & TRAININGS-TIPPS.**

## **Werte & Grenzen**

Die Frage ist: Wie sind solche Leistungen möglich? Der Sportwissenschaftler Antoine Vayer, der geläuterte früherer Trainer des Skandalteams Festina, hält alle Dauer-Leistungen zwischen 430 und 450 Watt für „Wunder“. Mehr als 450 Watt könnten demnach nur „Mutanten“ treten. Auch Ross Tucker, Professor für Sportphysiologie an der Universität Kapstadt, beschäftigt sich seit Jahren mit den Leistungsdaten der Top-Athleten – und kommt zu ähnlichen Schlüssen. In den späten 1990ern und frühen 2000er-Jahren, so Tucker, mussten Profis an den Schlussanstiegen der Tour-Etappen zwischen 6,4 und 6,7 Watt pro Kilogramm treten, um vorne dabei zu sein. „Was Menschen tun, die 6,5 Watt pro Kilogramm leisten, geht über meinen Glauben. Das ist physiologisch eigentlich nicht möglich.“ Ein entscheidender Wert im Straßenradsport ist ein relativer: die Leistung in Watt in der Relation zum







# ● BIKE FITTING

**Text:** Frederik Böna

**Fotos:** Cor Vos, Rupert Paul Hettegger

---

Zuerst dachte ich, es wäre das Alter, das mich langsam einholt, aber dann fing ich an, meine Sitzposition auf dem Fahrrad zu hinterfragen. Ich habe die Geometrie eines meiner alten Rennräder aus meiner Zeit beim Team Sky mit meinem aktuellen Rad verglichen und festgestellt, dass der Abstand vom Sattel bis zum Lenker an dem neuen Bike mehr als drei Zentimeter größer ist.", sagte Chris Froome im November 2023. Der viermalige Tour de France-Gewinner begründete damit teilweise seine ausbleibenden Erfolge seit seinem Wechsel zum Team Israel-Premier Tech. Michael Matthews, der australische Top-Sprinter und Gewinner des Grünen Trikots der Tour de France 2017, nannte eine falsche Sattelhöhe als einen der Gründe für seine vergleichsweise erfolglose Saison 2018 – und korrigierte die Sattelposition schließlich um acht Millimeter. Der deutsche Zeitfahrtspezialist Tony Martin fuhr bei den Olympischen Spielen 2016 in Rio de Janeiro im Einzelzeitfahren mit einer veränderten Sitzposition auf einen für ihn enttäuschenden zwölften Platz. Einige Wochen später wurde er in Doha zum vierten Mal Zeitfahrweltmeister. Ein Hauptgrund dabei war für ihn: die Umstellung auf seine frühere Radeinstellung.



**DIE SITZPOSITION AUF DEM RAD BEEINFLUSST  
DIE KRAFTÜBERTRAGUNG, DEN KOMFORT UND  
DIE AERODYNAMIK. EXPERTEN-EINBLICKE ZU  
RAHMEN-GEOMETRIEN, KURBELLÄNGEN,  
SCHUHEINLAGEN UND KAUF-ENTSCHEIDUNGEN.**



3RIDES  
FESTIVAL

ADVERTORIAL

# „DAS MACHT DEN GRAVEL SPIRIT AUS“

**DER DEUTSCHE GRAVEL-PROFI UND  
VORJAHRESSIEGER PAUL VOSS KEHRT  
ZURÜCK ZUM 3RIDES-FESTIVAL IN AACHEN.**

**Text:** Fabian Schmitz  
**Fotos:** 3Rides, Van Bon

**Herr Voß, Sie haben das 3RIDES-Gravelrennen im Vorjahr gewonnen und starten im Mai erneut dort. Ist Aachen für Sie eine wichtige Station bei der Vorbereitung auf die Gravel-WM?** Bei der Europameisterschaft habe ich mich ja schon für die WM im Herbst qualifiziert, aber ganz sicher gehört das 3RIDES auf dem Weg zur WM und auch zum berühmten „Unbound“ in den USA zu den besonders wichtigen Stationen in meinem Kalender.

**Sie waren 2023 in Aachen der erste Sieger eines UCI-Gravelrennens in Deutschland. Welchen Stellenwert hatte dieses Rennen in Ihrem zurückliegenden Sportjahr?**

Das war vom sportlichen Wert her eines der am besten besetzten Rennen, die ich überhaupt gefahren bin. Es war schnell, das hat die Dichte der Konkurrenz verstärkt. Es war ein superstarkes Feld da – und das Rennen war enorm intensiv und die Strecke sehr technisch. Das war schon ziemlich gut und der Sieg dort somit eine richtig tolle Sache. Mein Jubelschrei im Ziel kam aus ganzem Herzen. Es hatten sich vor diesem ersten Rennen im Heimatland viele Emotionen angesammelt.

**Gehen wir richtig in der Annahme, dass Ihr Ziel der Sieg ist?**

Ich habe mir vorgenommen, wieder zu gewinnen – das ist immer mein Anspruch. Es wird natürlich nicht einfach, das ist klar. Denn auch dieses Jahr dürfte die Konkurrenz enorm sein. Das Rennen hatte im Vorjahr schon etwas von einem flämischen Klassiker, es gab viele Positionskämpfe und Duelle an Ecken. Da kann man nie sicher sein, wo man landet.



# 44.50

HÖHENMETER

**SECHS BERGANKÜNFTE, 69  
ZEITFAHRKILOMETER & 3386  
KILOMETER INSGESAMT: DER GIRO  
D'ITALIA 2024 WIRD EXTREM  
ANSPRUCHSVOLL. DIE STRECKE, DIE  
FAVORITEN UND EINBLICKE.**

**Text:** Christina Kapp **Fotos:** Cor Vos, Matteo Cappè

20 Kilometer und 5300 Höhenmeter an einem Tag – vom Gardasee über den Colle San Zeno, den Mortirolo, den Passo di Foscagno, den Passo d'Eira bis ins Ziel auf den Mottolino in 2385 Metern Höhe: Dies sind die Daten der 15., der Königsetappe des Giro d'Italia 2024. Diese 107. Italienrundfahrt ist wieder ein Rennen der Berge und der Höhenmeter. Es gibt zwei lange Zeitfahren und nur sechs potenzielle Sprintankünfte. Vieles spricht dafür, dass die Entscheidungen dieses Giro in den Bergen fallen werden. Nach dem Tag der Königsetappe geht es gleich wieder bergan auf das „Dach“ des Giro hinauf zum legendären Stilsfer Joch. An dessen höchstem Punkt in 2758 Meter Höhe wird die Bergwertung „Cima Coppi“ verliehen. Während der 17. Etappe warten mit dem Passo Sella, Passo Rolle, Passo Gobero und dem Passo Brocon – der hintereinander von beiden Seiten befahren wird – gleich vier Anstiege der ersten und zweiten Kategorie auf die Fahrer. Der potenzielle „Scharfrichter“ ist dann die 20. und vorletzte Etappe über 181 Kilometer und 4250 Höhenmeter nach Bassano del Grappa. Auf dem Weg dorthin geht es über den bekannten Monte Grappa – zweimal hintereinander. Dessen Daten: 18,1 Kilometer, 1475 Höhenmeter und 8,1 Prozent Durchschnittssteigung. Eines steht fest: Für die Sprinter wird dieser Giro – wieder einmal – kein einfacher. Wer am Ende der letzten Etappe die Sprintankunft auf dem Kopfsteinpflaster vor dem Kolosseum in Rom gewinnen will, muss vorher sechs Bergankünfte und insgesamt 44.550 Höhenmeter überstehen. Schon während der ersten Etappe von Venaria Reale nach Turin erwartet die Fahrer 20 Kilometer vor dem Ziel die erste Bergwertung der zweiten Kategorie – am Ende der zweiten Etappe die Steigung hinauf nach Santuario di Oropa. Deren Daten: 11,8 Kilometer Länge, 773 Höhenmeter, eine durchschnittliche Steigung von 6,2 und eine maximale von 14 Prozent. Erst die Etappen drei, vier und fünf bieten den Sprintern je die potenzielle Chance auf einen Etappensieg. Am sechsten Tag des Giro führt die Route durch die Toskana – und zum Teil über die berühmten „weißen Straßen“, die Strade Bianche, rund um Siena. Insgesamt zwölf Kilometer Schotterpiste zwischen Viareggio und Rapolano Terme warten auf die Fahrer. Das Einzelzeitfahren der siebten Etappe über 38,5 Kilometer von Foligno nach Perugia könnte zum ersten Mal eine kleine Vorentscheidung in Richtung der Gesamtwertung bringen und größere Zeitabstände zwischen den Favoriten sichtbar machen. Danach steht schließlich mit 214 Kilometern die zweitlängste Etappe von Avezzano nach Neapel an, bevor es für die Fahrer in den ersten Ruhetag geht.

# IMPRESSUM

## Verlag

EVA BikeMedia GmbH  
Fraunhoferstraße 9-11 · 85737 Ismaning / München

## Geschäftsführer

Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich  
HRB 193731 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der Gundlach Gruppe Bielefeld.  
RennRad wurde 2003 gegründet und erscheint im 21. Jahrgang.

## Chefredakteur

David Binnig

## Produktionsleitung/CvD

Jörg Gleichmar

## Redaktionskontakt

Homepage: [www.radsport-rennrad.de](http://www.radsport-rennrad.de)  
Facebook: [www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad](https://www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad)  
Leserbriefe an: [service@bva-bikemedia.de](mailto:service@bva-bikemedia.de)

## Redaktion

Christina Kapp, Frederik Böna, Silvio Pusch

## Fotoredaktion

Jürgen Amann, Gideon Heede

## Lektorat

Sabine Stalujanis - Lektorat Punktgenau

## Layout & Produktion

Ludwig Bestler | Wort & Satz  
[www.ludwigbestler.de](http://www.ludwigbestler.de)

## Marketing & Vertrieb

Jochen Rabe, Musa Sağlam, Magdalena Weigl

## Mediaberatung

Mario Stützer  
T +49 (0) 151-18 85 05 60  
[mario.stuetzer@bva-bikemedia.de](mailto:mario.stuetzer@bva-bikemedia.de)

Fabian Morlock  
T +49 (0) 151-18 85 05 59  
[fabian.morlock@bva-bikemedia.de](mailto:fabian.morlock@bva-bikemedia.de)

Benedikt Sperl  
T +49 (0) 151-18 85 05 62  
[benedikt.sperl@bva-bikemedia.de](mailto:benedikt.sperl@bva-bikemedia.de)

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2023.

## Anzeigenverwaltung

Jörg Gleichmar  
T +49 (0) 152 515 978 13  
[sales@bva-bikemedia.de](mailto:sales@bva-bikemedia.de)

## Nationalvertrieb

PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

## Kundenservice

Mo-Fr: 9-13 Uhr  
T +49 (0) 89-416 15 40-0  
[service@bva-bikemedia.de](mailto:service@bva-bikemedia.de)

## Erscheinungsweise, Abonnements und Bezugspreise

RennRad erscheint mit jährlich zehn Ausgaben.

Erhältlich an Kiosken, im Bahnhofskiosk, in ausgewählten Zweiradfachgeschäften oder direkt über den Kundenservice (auch Nachbestellungen).

**Einzelpreis:** PRINT 7,50 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand); DIGITAL 5,00 Euro

**Miniabo:** 3 aktuelle Hefte für 15,00 Euro (nur Inland)

**Jahres-Ab:** PRINT + DIGITAL 10 Hefte für 70,- Euro (Inland); 90,- Euro (Ausland) inkl. Versand; DIGITAL 45 Euro

Bei Nichterscheinen (höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.  
Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt.

## Nachdruck

Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

## Druck

Vogel Druck und Medienservice GmbH  
Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg

## Infos zum Radwanderkarten- und Radbücher-Programm der BVA

[www.fahrradbuecherkarten.de](http://www.fahrradbuecherkarten.de)  
Oder direkt bei Ulrike Krumme  
T +49 (0) 521-595-540  
[ulrike.krumme@bva-bikemedia.de](mailto:ulrike.krumme@bva-bikemedia.de)

Im Verlag BVA BikeMedia erscheinen neben RennRad diese Magazine zum Thema Radfahren/Mobilität:

Rad fahren Elektro Radsport RadMarkt



# Digitale EXTRA-Magazine

## PREIS-LEISTUNG



194 SEITEN

## GRAVELBIKES



162 SEITEN

## TEST-SPEZIAL



188 SEITEN

Alle Inhalte & Infos zu den EXTRA-Magazinen finden Sie hier:  
[www.radsport-rennrad.de/extra](http://www.radsport-rennrad.de/extra)



## allwetterfeste KETTENSCHMIERUNG



„Ist die absolute Nummer 1 in diesem Test“ mit 24 Punkten!



[www.brunox.swiss](http://www.brunox.swiss)



# Schneller in die Zukunft



Ob auf dem Weg ins Büro oder in die Freizeit: Mit Fahrzeugen von HP VELOTECHNIK liegen Sie gleich dreifach vorne. Entdecken Sie den Fahrspaß auf zwei und drei Rädern! Himmlisch bequeme Sitze, eingebauter Panoramablick und die einzigartige Kombination von Fahrkomfort, Aerodynamik und Wetterschutz. Sogar einen E-Motor mit Unterstützung bis 45 km/h können Sie haben. Diese Kombination gibt es so nur im Liegerad.

Fordern Sie gleich Ihr Liegerad-Infopaket an!

**HP**  
VELOTECHNIK

Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax - 97 99 22 99  
[www.hpvelotechnik.com](http://www.hpvelotechnik.com) • [mail@hpvelotechnik.com](mailto:mail@hpvelotechnik.com)

# TRÄU ME & GIPFEL

**DIE DOLOMITEN SIND FÜR VIELE DIE  
SCHÖNSTE RENNRAD-DESTINATION  
DER WELT. ZU RECHT. PÄSSE,  
HÖHENMETER, NATUR UND AUSBLICKE:  
REPORTAGE UND TOUREN-TIPPS.**



# VORSCHAU

RENNRAD 6 | 2024

ERSCHEINUNGSTERMIN:

14. MAI



## RAD-TEST: AERO-RENNRÄDER

Aerodynamisch, steif und schnell: 14 Aero-Racemodelle im großen Vergleichstest. Mit neuen Rädern von Giant, Cervélo, Specialized und vielen mehr.



### GRUPPEN-TEST: RENNRAD & GRAVEL, SHIMANO & SRAM TEST-SPEZIAL: SCHALTGRUPPEN

Elektronische und mechanische Gruppen im Dauertest. Ergonomie, Performance und Dauerhaltbarkeit – der große Vergleich.



### HIIT-TRAINING: HINTERGRÜNDE UND INTERVIEW HIGH-INTENSITY-INTERVALLE

Kurz, hart und sehr effizient – das ist das High-Intensity-Intervall-Training. Studien, Beispiel-Einheiten und Trainings-Tipps.



### ULTRA-GRAVEL-RENNEN: RAD RACE 96 HOURS EXTREM: 625 KILOMETER NATUR

Wälder, Seen und Einsamkeit – ein Rennen durch Schweden, von Halmstad nach Malmö. 625 Kilometer – und nur 96 Stunden Zeit.

Fotos: Gideon Heerde, Alko Göhler, Cor Vos



[www.radsport-rennrad.de](http://www.radsport-rennrad.de)



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

*Was gibt es schöneres als ein paar vorbeiziehende Männer mit rasierten Beinen.*

*Phil Liggett, britischer Sport-Kommentator und Journalist*