

# RennRad



## TRAININGSPLÄNE

Wenig Zeit, großer Effekt:  
Pläne für alle Fahrertypen

## Dauertest-Spezial

### TEST: GUT & GÜNSTIG

Preiswerte Helme, Schuhe,  
Reifen & Kleidung getestet

## ABENTEUER-REPORT

1700 Kilometer und 26.000  
Höhenmeter in Kirgisistan

## TRAININGSLAGER

Top-Touren: Mallorca, Italien,  
Spanien & Griechenland

## JEDERMANNRENNEN

Radsport in Fernost: Durch  
die Metropole Hongkong



TEST: 11 RÄDER VON 2500 BIS 3100 EURO - CANYON, GIANT, ROSE & MEHR

# BESTSELLER





# INHALT

AUSGABE 3 | 2019

## JEDERMANN

### Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

Stefan Wagners Weltrekorde, Startplätze für den Rad-Marathon Tannheimer Tal, Leitartikel

### Abenteuer: 1700 Kilometer in der Wildnis 16

Elf Tage und 26.000 Höhenmeter nonstop durch Kirgisistan. Am Start beim Silk Road Mountain Race

### Reportage: Jedermannrennen in Hongkong 26

Der Cyclothon Hongkong zählt zu den spektakulärsten Radrennen für Hobbyfahrer. Ein Selbstversuch

### Trainingslager: Der Mythos Mallorca 34

Meer, Berge, Traumstrecken. Tourentipps und Trainingsinhalte für die Saisonvorbereitung auf Mallorca

## TESTSTRECKE

### Auftakt: Neuheiten und erste Tests 44

News und erste Testeindrücke: Focus, Biehler, Winterjacken von Sportful, Santini und Campagnolo

### Radtest: Elf Räder von 2500 bis 3100 Euro 48

Klassiker, Komforträder, Rennmaschinen. Das alles findet man in dieser umkämpften Preisklasse

### Dauertest: Preisknaller 62

Günstige Bekleidung, Schuhe, Reifen, Radcomputer über mehrere Monate hinweg getestet

### Traumrad: Kocmo Daytona-X 70

Ein Gravelrad aus Titan: Das neue Daytona-X bietet Robustheit und viel Fahrkomfort

### Disc-Gruppen-Test: Ultegra, Force und Potenza 72

Schaltgruppen mit Scheibenbremsen von Shimano, Sram und Campagnolo im Langzeit-Vergleich

### Kaufberatung: Radkoffer und -taschen im Test 80

Sicher mit dem Rad auf Reisen. Transportkoffer und -taschen im Check. Dazu Tipps fürs Verpacken

## TRAINING

### Wissen: Form und Aufbau 88

Neues aus der Wissenschaft: Wie der erfolgreiche Formaufbau nach einer Pause gelingt

### Fitter, schneller, leistungsfähiger 90

Besser werden mit geringem Zeitaufwand: Beispiel-Trainingseinheiten für alle Fahrertypen

### Leistung nach Plan 96

Fit in die Saison: Profi-Tipps und Trainingspläne für den Formaufbau im Trainingslager

### Die Grundregeln der Saisonplanung 102

Experten-Tipps eines Ötztaler-Siegers. Plus: Trainingsplan für Hobbysportler

## PELOTON

### News & Termine 106

Neuigkeiten aus dem Profi-Radsport: Das Ende von Team Sky & Termine im März 2019

### Bora-Hansgrohe: Neue Deutsche Welle 108

Ackermann, Buchmann und Schachmann. Die Saison-Ziele der drei deutschen Top-Fahrer

### Jäger und Gejagter: Peter Sagan 112

Auch ohne Weltmeistertrikot ist der Slowake der Superstar der Radsportszene. Sein Training

### Neustart: Marcel Kittel bei Katusha-Alpecin 114

Wie der deutsche Top-Sprinter wieder zur alten Topform finden will

### WM in Afrika: Die Pläne der UCI 118

Neue Ziele, Reformen und eine WM in Afrika. Im Weltradsporverband bewegt sich etwas

## REISE

### Ruhe, Natur, Meer: Geheimtipp Griechenland 122

Touren und Höhenmeter im Osten Griechenlands, in Thrakien und Ostmakedonien

### 475 Kilometer und 8370 Höhenmeter 128

Die Tour de Kärnten ist das größte Etappenrennen Österreichs. Für 2019 gibt es einige Neuerungen

### Vorschau: Räder um 1500 Euro 130

Sie überzeugen durch ihren Preis und ihre Leistung: Zehn Rennräder um 1500 Euro im Test

# RENNEN IN

1700 Kilometer und 26.000 Höhenmeter nonstop und im Selbstversorgermodus durch das wilde Hochgebirge Kirgisistans: Das Silk Road Mountain Race ist eine Belastungsprobe für Mensch und Material. Die Geschichte von einem, der es ins Ziel geschafft hat.

Bericht: Pete McNeil Protokoll: Johann Fährmann  
Fotos: Tom Hardie, Giovanni Maria Pizzato, Pedal Ed



A scenic mountain landscape featuring a range of rugged, grey mountains under a blue sky with white clouds. In the foreground, a winding river flows through a valley with brown and orange autumn-colored grass. Several thin, yellow curved lines are overlaid on the image, some starting from the text and others from the bottom left, creating a sense of movement.

# FREIHEIT



# METROPOLIS

Eine riesige Stadt aus Wolkenkratzern – auf Inseln, umgeben von Meer, Bergen und Dschungel. Dies ist die Kulisse eines neuen, spektakulären Radrennens für jedermann: des Cyclothon Hongkong. Eine Fahrt über Brücken, in den Sonnenaufgang – und mehr Erlebnisse, die man niemals vergisst. Ein Selbstversuch.

**Text:** David Binnig **Fotos:** Getty Images, Hong Kong Cyclothon



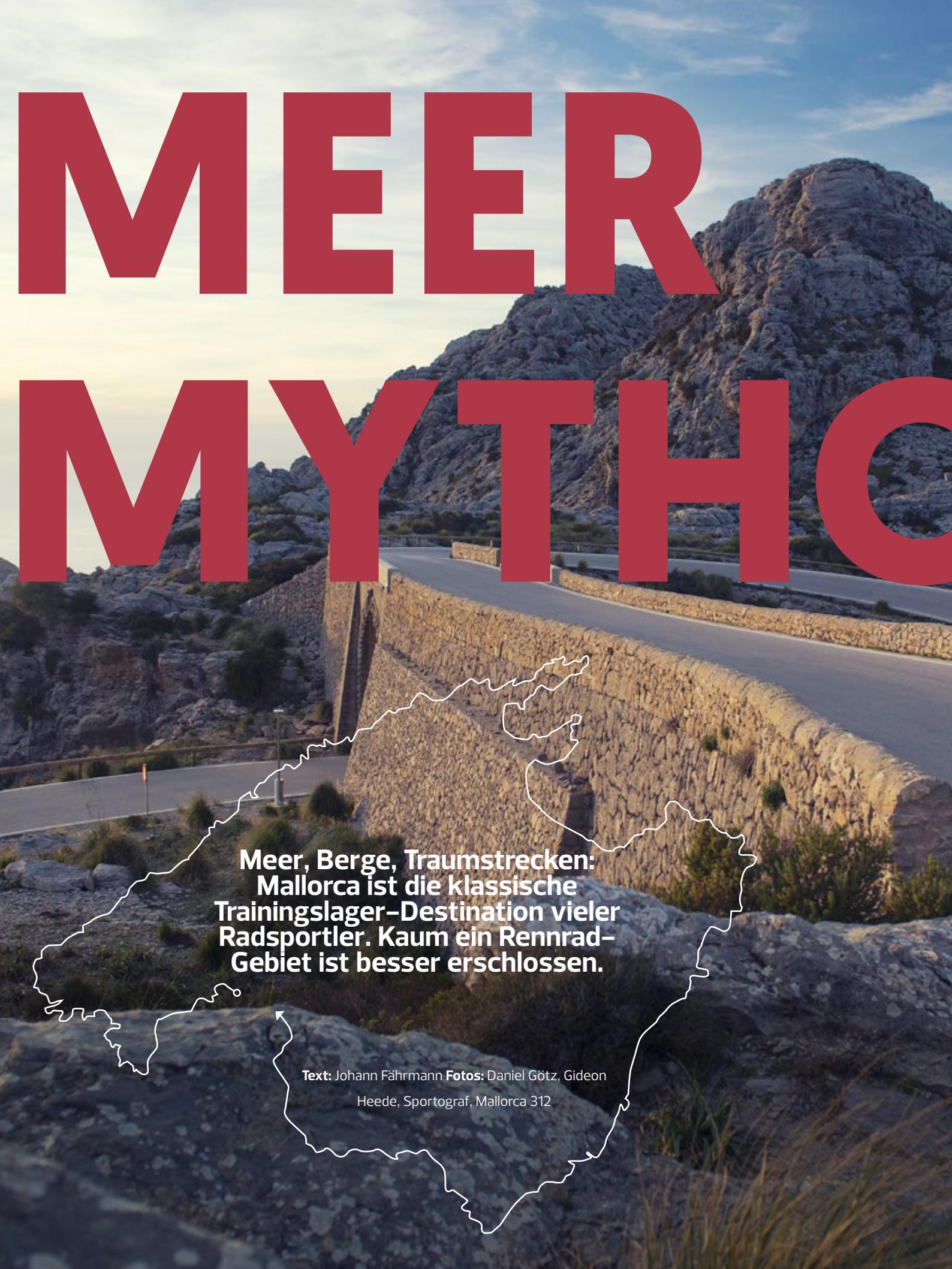
Ich fahre den ersten Strahlen einer noch unsichtbaren Sonne entgegen, die hinter einer Skyline aus hunderten riesigen Wolkenkratzern aufgeht – und ich fahre dem Wind entgegen. Sonnenaufgang. Gegenwind. Schmerzende Muskeln. Noch zehn Kilometer bis zum Ziel.

Ich fahre bergauf. Vielleicht 30 Höhenmeter. Bis zum „Gipfel“, dem Scheitelpunkt einer riesigen Brücke. Die Straße ist vier-spurig. An 364 Tagen des Jahres ist es unmöglich, zu erleben, was ich gerade erlebe. Dann ist das Radfahren hier erstens lebensgefährlich und zweitens verboten. Heute ist alles anders. Heute, am Tag des Cyclothon. An diesem einen Tag, an dem diese Megacity zur Fahrradstadt wird: Hongkong. Mit mir gingen 5000 andere Menschen an den Start. Doch ich bin gerade

– entgegen aller Wahrscheinlichkeit – alleine. Seit den ersten Metern fahre ich mein eigenes Tempo. Durch die Dunkelheit, durch den frühen Morgen, durch Massen von Radfahrern. Um vier Uhr morgens rollte ich in Richtung Startlinie, eine Stunde vor dem Start. So früh wie wohl noch nie zuvor in meinem Leben. Doch rund 2000 andere sind vor mir da. Sie stehen vor mir, reden, lachen, machen Selfies.

Es ist immer noch dunkel. Der starke Wind ist selbst hier zu spüren, im Schutz von Straßenbrücken. 27 Grad. Es ist nicht zu heiß, nicht zu kalt, nicht zu schwül. Ich beobachte, was um mich herum geschieht. Fünf Meter weiter steht, neben seinem rund 50-jährigen Besitzer, ein Rennrad der Marke „Twitter“ mit elektronischer Vollausrüstung: Am Lenker ist ein

# MEER MYTHOS



Meer, Berge, Traumstrecken:  
Mallorca ist die klassische  
Trainingslager-Destination vieler  
Radsportler. Kaum ein Rennrad-  
Gebiet ist besser erschlossen.

Text: Johann Fährmann Fotos: Daniel Götz, Gideon  
Heede, Sportograf, Mallorca 312



Tropfen auf der Brille, Prasseln auf dem Helm. Der Regen setzt ein – innerhalb von fünf Sekunden. Es ist ein Platzregen. Vom dunklen Asphalt springen die Tropfen zurück. Die graue Lauffläche des Vorderreifens färbt sich dunkel. Ein sanfter Platzregen im milden Winter. Der Regen zieht bald vorbei, die Sonne bricht wieder durch, das Meerwasser glitzert in der Bucht, unter der Regenjacke wird es uns zu warm. Wir fahren die ersten Berge der Saison. Die ersten richtigen Berge, ohne Schnee und Eis. Wir sind am Coll de Soller, wir fahren zehn Kilometer bergauf, legen 450 Höhenmeter am Stück zurück. Der Coll de Soller ist einer der meistgefahrenen Berge des Radsports.

Denn dies ist eine Radsport-Insel. Mallorca ist die Radsportinsel. Für viele Rennradfahrer ist das Trainingslager in Mallorca ein jährliches Ritual. Ein verlässliches Trainingslager, ein wesentlicher Baustein im Formaufbau für eine gute, lange Saison. Wer noch nicht hier war, kennt Bilder, Namen und Erzählungen: Cap de Formentor, Sa Calobra, Puig Major. Berge im Meer, Serpentinen hinab und hinauf an Buchten mit azurblauem Wasser, durch Felsenspaltere, vorbei an kargen, trockenen Büschen. Es ist spät im Winter, in Deutschland liegt noch Schnee. Wir fliehen zur Mandelblüte, rosa und weiß leuchtet es an Straßen, die frei sind von Schnee und Rollsplit. Straßen, an denen Schilder die Autofahrer zum Sicherheitsabstand von 1,5 Metern ermahnen, wenn sie Radfahrer überholen. Als wir am Flughafen in Palma ankommen und mit dem Auto die Insel durchqueren, zeigt das Thermometer 18 Grad Celsius. Die Hand friert nicht, wenn man sie während der Fahrt aus dem Fenster streckt. Ein letztes Mal in dieser Woche sitzen wir im Auto. Die nächsten Tage verbringen wir auf dem Rad oder im Bett oder morgens und abends am Esstisch.

## Zwischen Alcudia und Pollenca

Unsere Trainingswoche hatten wir schon lange gebucht. Man kann es sich einfach machen auf Mallorca, kaum eine Destination ist für Radsportler zugänglicher. Wir haben es uns einfach gemacht. Wir haben gebucht: Halbpension im Grupotel „Los Príncipes“, Leihräder von Huerzeler. Mehr brauchen wir nicht, hier am Sandstrand von: Platja de Muro, wie es die Mallorquiner selbst und stolz auf Katalanisch nennen, oder aber Playa de Muro, wie es auf Spanisch heißt. Es ist der Strandabschnitt der Gemeinde Muro, im Nordosten der Insel, in der Bucht zwischen Alcudia und Pollenca.

Huerzeler ist allgegenwärtig auf Mallorca. Die Trikots, welche die Gäste mit dem Radsport-Paket erhalten, sieht man überall auf der Insel. Zusätzlich zum Verleih bietet Huerzeler unter anderem Werkstätten, Boutiquen und Treffpunkte für geführte Ausfahrten an. Max Huerzeler hat die Firma unter seinem Namen gegründet. Als Profi und ehemaliger Bahrrad-Weltmeister lernte Huerzeler Mallorca als Trainings-Insel kennen. Er war 1986 einer der Ersten, die Mallorca als Radsport-Insel für viele Freizeitathleten erkannten. Und er schaffte es, diese Seite Malloras prominent zu machen. Seit 1986 ist der Radsport auf Mallorca das Geschäft von Huerzeler, 2005 verkaufte der Gründer die Firma. Das Angebot wird jedoch unter dem prominenten Namen weitergeführt. Dass Mallorca in Deutschland nicht nur auf den Ballermann, die wenigen Quadratkilometer Partytourismus an der Küste von Palma, reduziert wird, liegt auch an Unternehmen wie Huerzeler. Mallorca steht für Radsport, für Trainingslager, für Saisonvorbereitung – auch wenn der Party-Tourismus das Image der Insel noch immer prägt. Bekannt ist vor allem der Balneario N° 6, der Strandabschnitt, dessen Namen über Wortspielereien



# SPORT & KOMFORT

## Elf Räder der hart umkämpften Preisklasse zwischen 2500 und 3100 Euro im großen Test: Klassiker, Komforträder, Rennmaschinen, Neuentwicklungen. Die Ergebnisse.

**Text:** Y. Achterberg, D. Binnig, J. Fährmann, D. Götz **Produktfotos:** J. Amann

In diesem Radtest geht es zum einen um Klassenkampf – den Kampf um die besten Bewertungen in einer Preisklasse: 2499 bis 3099 Euro. Und zum anderen um einen Vergleich von Systemen und Ansätzen. Vor allem geht es um eine Systemfrage: Felgen- oder Scheibenbremsen? Die Unterteilung und Einordnung unserer Testfelder wird immer umfangreicher und komplizierter, denn die Einsatzbereiche der Rennräder werden immer differenzierter und spezieller. So treten zu diesem Test, bei dem es primär um einen Überblick der Möglichkeiten in einer der am härtesten umkämpften Preisklassen geht, Modelle mit Discbremsen sowie einer Langstreckenausstattung und -geometrie genauso an wie „klassische“, leichte Race-Rennräder.

### Vertraute Sitzposition

Natürlich wird der Vergleich hier schwierig – ebenso eine gerechte Bewertung. Deshalb haben wir das Testfeld nach den beiden Bremssystemen unterteilt und kommen in der Beurteilung besonders auf die Auslegung des Rades zu sprechen. Denn die Unterschiede bei den „Charakteren“ der Testmodelle sind riesig. Am einen Ende der Skala, an einem Pol, stehen die sportiv-klassischen Renngeräte – wie etwa das Giant TCR Advanced Pro 1. Der Autor dieser Zeilen hat den Vor-Vor-Vorgänger dieses Modells, Baujahr 2004, noch aus Rennfahrerzeiten in seinem Besitz. Und war bei der Testfahrt des 2019er-Modells extrem überrascht: Denn die Geometrie, und damit die Sitzposition, war sehr vertraut. Hier wurde das Race-Rennrad TCR behutsam weiterentwickelt. Die Agilität ist enorm – ebenso der Fahrspaß, die Steifigkeit ist, bei einem recht geringen Gewicht, auf einem sehr hohen Niveau. Evolution hieß hier die Devise. Weitere Modelle von Herstellern mit „großen Namen“, bewährte und berühmte Klassiker, kamen nun in Disc-Versionen zum Test. So wie das Fuoco des deutschen Herstellers Benotti. Es ist eine Race-Maschine, die auch in der Disc-Variante nichts von ihrer sportiven Rennauslegung verloren hat. Leider könnte das Gewicht mancher Modelle mit Scheibenbremsen geringer ausfallen, etwa beim Eddy Merckx Lavaredo 68.

metrie, und damit die Sitzposition, war sehr vertraut. Hier wurde das Race-Rennrad TCR behutsam weiterentwickelt. Die Agilität ist enorm – ebenso der Fahrspaß, die Steifigkeit ist, bei einem recht geringen Gewicht, auf einem sehr hohen Niveau. Evolution hieß hier die Devise. Weitere Modelle von Herstellern mit „großen Namen“, bewährte und berühmte Klassiker, kamen nun in Disc-Versionen zum Test. So wie das Fuoco des deutschen Herstellers Benotti. Es ist eine Race-Maschine, die auch in der Disc-Variante nichts von ihrer sportiven Rennauslegung verloren hat. Leider könnte das Gewicht mancher Modelle mit Scheibenbremsen geringer ausfallen, etwa beim Eddy Merckx Lavaredo 68.

### Neuentwicklungen

Am anderen Ende der Skala beziehungsweise am anderen Pol stehen die klar auf Fahrkomfort ausgelegten Modelle. Wie etwa das Cube Agree C:62 SL – oder das Canyon Endurace CF SL Disc 8.0 Pro, das jedoch mit seinen sportlichen Fahreigenschaften und einem Rahmengewicht von rund 960 Gramm viel mehr als nur komfortabel und langstreckentauglich ist. Auch reine Neuentwicklungen wie das Rose X-Lite Four Ultegra sind im Testfeld vertreten – in diesem Fall mit durchschlagendem Erfolg. Denn für weniger als 3000 Euro bietet das Rad einen mehr als gelungenen Kompromiss aus Leichtigkeit, Steifigkeit und Fahrkomfort. Das Rose X-Lite Four spielt ganz vorne mit. //

### DAS TESTFELD IM ÜBERBLICK

### LEICHTTESTES RAD

Giant TCR Advanced Pro 1  
7,31 Kilogramm in Größe M/L

### BESTER ALLROUNDER

Rose X-Lite Four Disc Ultegra  
2799 Euro

### GÜNSTIGSTES RAD

Van Rysel CF 920  
2499 Euro

# HÄRTEST



**Präzise und schnell schalten, stark und sicher bremsen – das sollen Schaltgruppen mit Scheibenbremsen in der Mittelklasse leisten. Wir lassen Shimanos Ultegra Disc gegen die Sram Force Disc und die Campagnolo Potenza Disc antreten. Bremsen, Schalten, Treten – der Gruppenvergleich im Rahmen eines Dauertestes: die Ergebnisse nach insgesamt 28.000 Kilometern.**

**Text:** D. Binnig, J. Leefmann, D. Götz, J. Fährmann **Fotos:** Jürgen Amann

# TOPFORM





**Rennradfahrer sind schwer, leicht, klein, groß – und doch haben fast alles dieselben**

**Ziele: fitter, schneller, leistungsfähiger werden. Mit so geringem Zeitaufwand wie möglich. Wir zeigen, wie dies möglich ist: mit guter Planung und Intervall-Training für ganz verschiedene Fahrertypen.**

**Text:** Philipp Diegner **Fotos:** Cor Vos

Das wohl wertvollste und knappste Gut, das ein Mensch besitzt, ist: Zeit. Deshalb geht es für viele darum, diese Ressource möglichst effizient einzusetzen. Aus diesem Grund lautet die wohl – gerade jetzt vor dem Saisonbeginn – meistgestellte Frage unter Radsportlern: Wie viel muss ich trainieren, um meine Ziele in der nächsten Saison zu erreichen? Oder anders gesagt: Wie bekomme ich das Training in meinem Alltag unter? Auf Rang zwei der wichtigsten an sich selbst gestellten Fragen: Und wie, mit welchen Einheiten und Intensitäten, muss ich trainieren, um besser zu werden? Um dann gut zu sein, wenn es darauf ankommt? Denn wer nicht gerade Radprofi ist, dessen limitierender Faktor lautet „Zeit“. Das Training wird um die Anforderungen der Arbeit, der Familie, der Freunde, der anderen Hobbys herumgebaut. Deshalb ergeben sich für viele Hobbysportler oft die Trainingsinhalte fast „von alleine“ – denn diese sind stark abhängig vom Zeitbudget, das man für sein Training zur Verfügung hat. Generell gilt: Je weniger Zeit für Ausdauertraining zur Verfügung steht, desto wichtiger werden die eingesetzten Intensitäten. In der Regel, vor allem für erfahrene Sportler, die bereits mehrere Trainingsjahre hinter sich haben, sollten diese intensiven Intervall-Einheiten dann auch wirklich hochintensiv sein: bei mindestens 90 Prozent der Leistung an der individuellen Anaeroben Schwelle.

### **Wenig Zeit – hohe Intensität**

Zwei Fallstudien illustrieren die Unterschiede in der Trainingsplanung. Beispiel eins: Ein Radsportler trainiert durchschnittlich rund sechs Stunden pro Woche. Von diesem eher moderaten Trainingsvolumen können – sofern der Athlet erfahren, ambitioniert und vor allem nachweislich gesund ist – auch über mehrere Wochen hinweg bis zu 25 Prozent in intensive Trainingseinheiten investiert werden. Dies ergibt eine Gesamtdauer von bis zu 90 Minuten pro Woche. Diese hohen Belastungen setzen große Trainingsreize, an die sich der Organismus anpasst – sofern die Kombination aus Belastung und Erholung die richtige ist. Dann kann die Leistungsfähigkeit, vor allem die Schwellenleistung an der IANS sowie die Fähigkeit zu kurzen intensiven Belastungen im anaeroben Bereich,



# SHOW MAN

**Zum ersten Mal seit drei Jahren ist Peter Sagan nicht mehr Weltmeister. Dennoch ist er weiterhin der Fahrer, den es zu schlagen gilt. Ein Porträt.**

**Text:** Johann Fährmann **Fotos:** Cor Vos

Peter Sagan betritt die Bühne, der Applaus wird lauter. Nicht, weil er etwas gewonnen hat, nicht, weil er geehrt wird. Sondern weil er da ist. Peter Sagan ist der Superstar des RadSports – der nicht nur für seine Siege gefeiert wird, sondern auch für sein Auftreten. Dafür, dass er anders ist. Die Fans lieben ihn dafür, dass er da ist.

Sagan ist im Jahr 2018 nicht Weltmeister geworden. Das ist eine Nachricht – denn in den Jahren 2015, 2016 und 2017 wurde er es. 2018 endete die Serie des absoluten Allrounders, der auf fast jedem Terrain gewinnen kann, der nur auf extrem höhenmeterreichen Kursen mit den besten Bergfahrern nicht mithält. Auf dem Kletterer-Kurs von Innsbruck siegte der 38-jährige Spanier Alejandro Valverde.

Bei der Preisverleihung gehörten die Sympathien der Zuschauer aber auch dem Ex-Weltmeister Sagan, als er im Nationaltrikot der Slowakei überraschend auf die Bühne trat und Valverde die Goldmedaille umhängte. Aus der Medaillenverleihung wurde eine Übergabezeremonie. Valverde ist Weltmeister, aber wichtig ist auch folgender Fakt: Sagan ist nach drei Jahren nicht mehr Weltmeister.

## Im Fokus

24 Stunden später ist Sagan in Feltre, im Südosten der italienischen Dolomiten. Hier ist die Heimat der Sportbekleidungs-marke Sportful, die Sagans deutsches Team Bora-Hansgrohe ausstattet und mit der Sagan seit Jahren eng verbunden ist. Sagan erzählt von seiner Saison, feiert

im Anschluss mit den Sportful-Mitarbeiter in einer Brauerei, es gibt Autogramme für alle. Sagan freut sich nicht über jeden öffentlichen Auftritt und erst recht nicht über jedes Interview. Heute ist es anders. Sagan beantwortet die meisten Fragen in ganzen Sätzen und nimmt sich Zeit. Sagan ist nicht mehr Weltmeister – und das ist in Ordnung, er freut sich sogar darüber. Er will nun wieder mehr für sich und für sein Team fahren – und weniger als Vertreter des WeltradSports. Das Regenboogentrikot kann auch eine Bürde sein. Nicht mehr Weltmeister zu sein, soll etwas Ruhe in sein Leben bringen. Den Fokus der Radsport-Öffentlichkeit etwas weg von ihm lenken. Das Leben soll wieder unbeschwerte und weniger ernsthaft werden. „Why so serious?“, warum nur immer so

# MER NATUR



Ruhe, Einsamkeit, Natur, verkehrsreie Straßen, Berge, Meer.  
Was klingt wie ein unlauteres Versprechen, ist die Realität. Im  
Osten Griechenlands, in Thrakien und Ostmakedonien. Von  
Höhenmetern, Stränden, Touren und Kultur.

Text: David Binnig Fotos: Jürgen Amann



# 10 x die RennRad lesen & Prämie sichern!

Read. Ride. Repeat.



- Innenlagerschlüssel
- Kurbelabzieher
- Freilaufabzieher
- (Singlespeed)
- 15mm-Pedalschlüssel
- 3 x Reifenheber
- 2-in-1-Kurbelwerkzeug
- Kettennieter
- Speichenschlüssel

- Freilaufabzieher
- Adapter
- 25er-Torx-Schlüssel
- Sechskantschlüsselset
- 2/2.5/3/4/5/6mm
- 8mm-Hex
- Reifenflickzeug
- Werkzeugkoffer

## Voxom-Werkzeugset WK1

22-teiliger Werkzeugkoffer in schwarz

• Zuzahlung 20 Euro



Jetzt bestellen  
für nur 44,80 Euro

🌐 [www.radsport-rennrad.de/aktionsabo](http://www.radsport-rennrad.de/aktionsabo)  
☎ 0221 / 2587 - 175  
✉ [service@bva-bikemedia.de](mailto:service@bva-bikemedia.de)  
✉ BVA BikeMedia Kundenservice,  
Friesenplatz 16, 50672 Köln



- ✓ Keine Ausgabe mehr verpassen
- ✓ Kostenlose Lieferung
- ✓ Immer früher lesen als am Kiosk
- ✓ Zugang zum E-Paper

**Ja, ich bestelle RennRad** zum Jahrespreis von nur 44,80 € in Inland/ 50,80 € im Ausland (jeweils inkl. MwSt., Porto und Versand) für mindestens 1 Jahr. Das Abonnement umfasst 10 Ausgaben pro Jahr inkl. Online-Zugriff und ist nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündbar. Dieses Angebot gilt, solange der Vorrat an Geschenkprämiens reicht. Der Verlag wird ggf. eine Ersatz-Prämie anbieten. Die Geschenkprämie erhält ich nach Zahlungseingang der Zuzahlung in Höhe von 20,00 €.

Als Dankeschön erhalte ich:

### Voxom Werkzeugset WK1

Anrede:  Herr  Frau

Vorname, Name

Name der Bank

Strasse, Hausnummer

IBAN

PLZ, Ort

BIC

E-Mail-Adresse

Datum, Unterschrift



**Widerrufsrecht/Widerrufserklärung:** Innerhalb 2 Wochen nach Absender meiner Bestellung kann ich diese ohne Begründung beim BVA BikeMedia Kundenservice, Friesenplatz 16, 50672 Köln in Textform (Brief oder Mail) widerrufen. Zur Fristbewahrung genügt die rechtzeitige Absendung. Ich erkläre mich mit der elektronischen Verarbeitung meiner personenbezogenen Daten zum Zwecke der Abonnementabwicklung einverstanden.