

RennRad



EXTREM: NONSTOP-RENNEN

Der Beste der Welt: Christoph Strasser – quer durch Europa

Spezial-Test: Robustheit, Komfort & mehr

TEST: GRAVEL-SCHUHE

Kaufberatung: ab 65 Euro
– 16 Paar Offroad-Schuhe

GRAVEL-PÄSSE & ANSTIEGE

Bergauf: Nahe Traum-Touren
– Alpen, Mittelgebirge & mehr

TRAINING: TIPPS VOM PROFI

Per Plan zur Top-Form: Kraft
Ausdauer & Trainingspläne

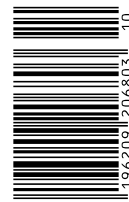
NAHE GRAVEL-TOP-TOUREN

Routen & Tipps: Fränkische
Schweiz, Alpen und mehr



GRAVELRÄDER

RADTEST: 12 ALLROUNDER VON CANYON, SCOTT, GIANT & CO. – AB 2400 €





TRAINING, TOUREN & HÖHENMETER

Zwölf Gravelräder haben wir für diese Magazin-Ausgabe getestet. Die Preisträger: zwischen 2399 und 4499 Euro. Die Reifenbreitenrange: zwischen 40 und 47 Millimeter. Fakt ist: Der Gravelrad-Markt differenziert sich immer weiter aus – die Modelle werden immer spezieller. Einige sind extrem auf den Gelände-Einsatz ausgelegt, und können gar teils als Mountainbike-Ersatz eingesetzt werden. Andere sind leicht, sportiv, agil – und somit klar in Richtung „Rennrad“ konstruiert. Unser zweiter großer Test behandelt preisleistungsstarke Indoor-Rollen-Trainer ab 299 Euro sowie das passende Zubehör – von Trainingsmatten bis zu Apps. Neben den Tests liegen die beiden weiteren Schwerpunkte dieser RennRad-Ausgabe auf: Touren und Training. Zu ersteren haben wir eine große Auswahl erarbeitet – in Form von Berg- und Routen-Highlights: Wir haben einige der schönsten, längsten und steilsten Anstiege, die man mit einem

Gravelbike erfahren und erleben kann, portraitiert. Und je mehrere Top-Touren der verschiedenen Regionen recherchiert. Um das Erleben von Nicht-Alltäglichem – von Natur und teils extremen Herausforderungen – geht es auch in unseren Reportagen. Eine beschreibt, wie der erfolgreichste Extrem-Radsportler der Welt, Christoph Strasser, Langdistanzrennen wie das 775 Kilometer und 10.500 Höhenmeter umfassende Race Across Italy erlebt. Und gewinnt. Die andere erzählt die Geschichte des Badlands-Gravel-Rennens aus Sicht der Siegerin. Hitze, Wüste, Höhenmeter. Im Mittelpunkt: die Natur – und das Erleben.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

8,56
KILOGRAMM

wiegt das Canyon Grail, das leichteste Gravelrad des aktuellen Testfeldes. Den großen Radtest finden Sie ab der **Seite 54**.

ZAHL
DES
MONATS 2

24
PROZENT

beträgt der maximale Steigungsgrad einer der aufgeführten Schotter-Anstiege. Der Gravel-Touren-Artikel beginnt auf der **Seite 38**.

14



Rekorde: Drei Langdistanz-Rennen – zwei Bestzeiten. Christoph Strasser dominiert die Ultracycling-Saison

38



Höhenmeter: Die Top-Gravelanstiege in Europa. Mit Tourentipps

94



Extrem: Das Training eines Olympiasiegers

54



Radtest: Zwölf Gravelbikes ab 2399 Euro im Vergleichstest

Titelbild: Juanan Barros
Ort: Andalusien, Spanien



INHALT

AUSGABE 10 | 2022



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News & Termine: Bikepacking Extrem – alle Grand Tours mit Transfers. Plus: Ultra-Streckenrekord

Langstrecke: Extrem-Rennen & Rekordzeiten 14

Drei Langdistanz-Rennen – zwei Streckenrekorde. Das Material, das Training, Hintergründe und Einblicke

Gravel: Wüste, Abenteuer & Top-Strecken 26

Hitze, Höhenmeter, Euphorie: die Siegerin des 750-Kilometer-Badlands-Gravelrennens im Porträt

Steil, lang, schön: Gravel-Anstiege & Touren 38

Die schönsten & härtesten unasphaltierten Anstiege Europas. Mit Touren-Tipps

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Bekleidung, Laufräder & mehr 50

Aero-Laufräder von Zipp & Cadex, Bekleidung von Assos, Cervélos neuer Cyclocrosser und vieles mehr

Radtest: Zwölf Gravel-Räder ab 2399 Euro 54

Vielseitig, schnell und geländegängig: zwölf Modelle von Canyon, Giant, Benotti und Co. im Vergleich

Allrounder: 16 Gravel-Radschuhe im Test 70

Kraftübertragung, Robustheit, Tragekomfort: 16 Paar Gravel-Schuhe im großen Vergleichstest

Erster Test: Das brandneue Canyon Ultimate 78

Die fünfte Generation des Canyon Ultimate im ersten Test: Daten, Fakten, Fahrindrücke und Hintergründe

Kaufberatung: Rollentrainer & Zubehör im Test 84

Günstige Smarttrainer von Elite, Tacx und Co. im Vergleich. Plus: Trainingsplattformen und Zubehör

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 92

Studie: Bananen und ihr Einfluss auf die Leistung. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Training: 30 Stunden pro Woche, zwei Ruhetage 94

Nils van der Poels Rad-Training der vergangenen drei Jahre. Tipps zur Ernährung & Regeneration

Saisonplan: Trainingsbeginn & Effizienz 104

Lange Grundlageneinheiten auf der Straße, kurze Sessions auf dem Rollentrainer. Tipps & Pläne

PELOTON

Tour de France: Hintergründe und Analysen 108

Der Gesamtsieger Jonas Vingegaard, die Taktik von Bora-Hansgrohe, Simon Geschkes Kampf

Der neue Kannibale: Porträt & Zahlen 112

Massensprints, Bergetappen, Zeitfahren: Wout van Aert gewinnt auf jedem Terrain. Einblicke

Tour de France Femmes: Bilanz & Taktik 114

Die erste Tour der Frauen seit 2009 – die Siegerin, die Teams, die Hintergründe und Zahlen

Leitartikel: Preise, Leistung, Inflation 116

Neue Produkte im Fahrradbereich, Energie und Nahrungsmittel – die Inflation und ihre Folgen

REISE

Gravel-Tour: Erlangen & Fränkische Schweiz 124

Schmale Wege, dichte Wälder – Graveln in der Region um Erlangen und in der Fränkischen Schweiz

Impressum Seite 123

EXTREM



DREI LANGDISTANZ-RENNEN – ZWEI STRECKENREKORDE: QUER DURCH ITALIEN – UND ZURÜCK, NONSTOP: 775 KILOMETER MIT 10.500 HÖHENMETERN. DAS IST DAS RACE ACROSS ITALY. DIE DATEN DES RACE AROUND NIEDERÖSTERREICH: 600 KILOMETER, 6000 HÖHENMETER. DIE DES TRANSCONTINENTAL RACE: MEHR ALS 4300 KILOMETER, 40.000 HÖHENMETER. DER DREIFACHSIEGER: CHRISTOPH STRASSER. DIE REKORDFAHRTEN, DAS MATERIAL, DAS TRAINING. HINTERGRÜNDE UND EINBLICKE.

Text: Markus Kinzlbauer, David Binnig
Fotos: Manuel Hausdorfer, Lex Karelly, Martin Steiger

2

REKORD



CHRISTOPH STRASSER



M A
R
E U P
D Z I
N I K

Im Porträt
Marion Dziwnik

I O N

H O R I E

W

Marion Dziwnik ist Mathematikerin – und eine der besten Langstreckenfahrerinnen der Welt. Ihre Rennen, ihre Erfolge, ihre Motivation. Das Porträt.

Text: Jan Zesewitz **Fotos:** Juanan Barros, Nils Längner



OFF ROAD HÖHEN METER

**IN DIE NATUR – ABSEITS DES
ASPHALTS, DER DÖRFER, STÄDTE
UND DER ZIVILISATION: GELÄNDE-
TAUGLICHE GRAVELRÄDER BIETEN
FREIHEIT UND NEUE TOUREN-
MÖGLICHKEITEN. TOP-ANSTIEGE,
GEHEIMTIPPS UND TRAUM-TOUREN.**

Schotter, Asphalt, Schotter, Asphalt, flacher, steiler, flacher, steiler – das ist der Rhythmus dieses Anstiegs. Ich gehe aus dem Sattel und wuchte mich und mein Gravelbike bergauf. Bei 15, 16, 17 Prozent Steigung. Kein Wind, keine Menschen, keine Autos, keine Geräusche. Außer mein lautes Atmen, das leise Knirschen der Reifen und das Rauschen der Blätter und Äste des Waldes um mich herum. Ich bin allein. Allein in einer Tourismusregion. In einem landschaftlichen Highlight. Unweit von hier, von diesem Wald, verläuft die Gondelbahn zur Kampenwand. Ich bin in den Chiemgauer Alpen in Bayern – und auf dem Weg zu jenem höchsten Ort, an dem man der Kampenwand am nächsten kommen kann. Mein Ziel: die Steinlingalm. Das Wegchen wird immer schmaler. Und: Es ist extrem abwechslungsreich. Denn der Untergrund wechselt – mal, in den Teilstücken, ist er asphaltiert, mal, in den Flachstücken, ist er un-asphaltiert. Das Sträßchen begann in Aschau. Es führt durch den Wald. Doch weiter oben gibt die Umgebung den Blick frei: auf den wunderschönen Chiemsee. Doch: Hier wird der Weg immer steiler. Die Daten der Auffahrt: acht Kilometer, 850 Höhenmeter, elf Prozent Durchschnittssteigung. Hier gilt, wie so oft: Der Weg ist das Ziel. Denn dies ist eine Sackgasse. Eine von etlichen in der Um-



gebung, hier am Alpenrand, 90 Kilometer von München entfernt. Die Auffahrt ist anders. Das Erlebnis ist anders – anders, als man es als Rennradfahrer gewohnt ist. Ruhiger, ungestörter, unrythmischer, kontemplativer. Kein Verkehr, keine Geräusche, keine Ampeln lenken einen ab. Man kann eins sein mit der Natur und seinen Gedanken. Gravelbikes sind schnell, leicht und geländegängig – und eröffnen damit viele neue Möglichkeiten. Abseits des Asphalts kann man selbst seine Heimat neu kennenlernen. Intensiver.

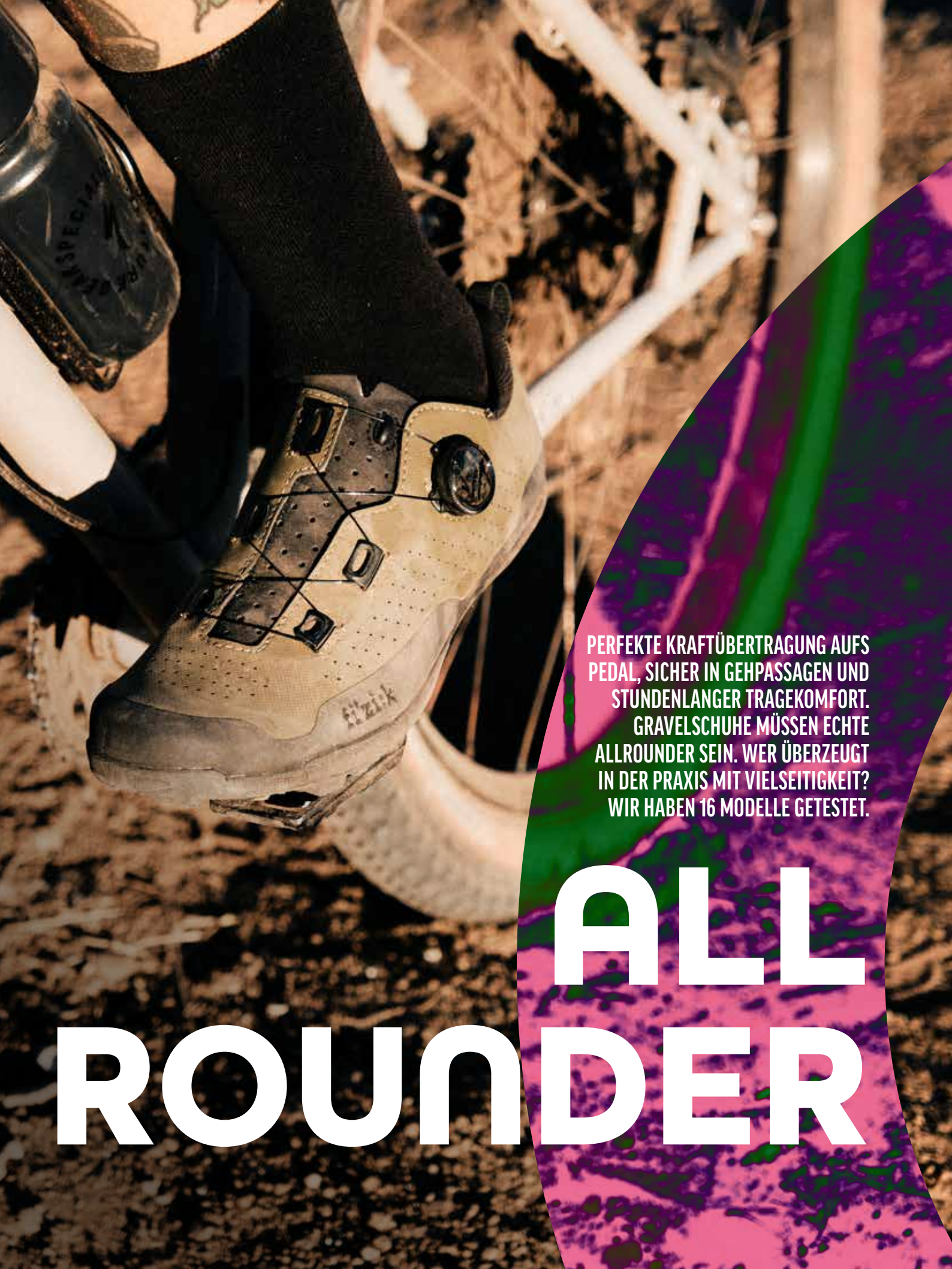
Rekordberge & Alpen

Die Welt abseits von Straßen ist eine eigene, andere, eine sehr viel größere. Mit Gravelbikes beziehungsweise primär mit breiten Stollenreifen hat man sehr viel mehr Optionen, als wenn man auf einen asphaltierten Untergrund angewiesen ist. Die Zahl der Traumtouren ist – wie auch die Zahl der schönen, harten, langen, besonderen Anstiege – endlos. Nah und fern. So kann man Höhenmeter- wie auch Steilheitsgrad-Rekorde erreichen. Etwa auf der anderen Seite der Erde. Hier geht es, in einer traumhaften tropischen Umgebung, rund 70 Kilometer quasi nonstop bergauf. Der Aufstieg: 4200 Höhenmeter. An einem Anstieg. Das ist der Mauna Kea, ein Vulkan, der sich über Big Island, der größten Insel Hawaiis, erhebt. Hier erlebt man: paradiesische Strände, Palmen-Alleen, einen geringen Sauerstoffgehalt der Luft. Allein auf den letzten 20 Kilometern sind 2000 Höhenmeter zu bewältigen. Der Untergrund: überwiegend Asphalt – doch rund sieben Kilometer

A male cyclist is shown in a dynamic, forward-leaning position on a gravel bike. He is wearing a blue short-sleeved cycling jersey, black cycling shorts, a black helmet, and yellow-tinted goggles. The bike is a gravel model with a black frame and handlebars. The background is a blurred dirt path with green foliage on the left and a bright, hazy sky. The overall tone is energetic and adventurous.

12 GRAVEL-MODELLE IM TEST

OFF ROAD



PERFEKTE KRAFTÜBERTRAGUNG AUF'S
PEDAL, SICHER IN GEHPASSAGEN UND
STUNDENLANGER TRAGEKOMFORT.
GRAVELSCHUHE MÜSSEN ECHTE
ALLROUNDER SEIN. WER ÜBERZEUGT
IN DER PRAXIS MIT VIELSEITIGKEIT?
WIR HABEN 16 MODELLE GETESTET.

ALL ROUNDER

**DIE 5. GENERATION DES CANYON
ULTIMATE IM ERSTEN TEST: DATEN,
FAKTEN UND FAHREINDRÜCKE.**

DER RACE CANYON ULTIMATE ALLROUNDER

Text: David Binnig **Fotos:** Simon Gehr, Jojo Harper, Dan King

1 8 Jahre nach der ersten kommt nun die fünfte Generation eines Rennrad-Klassikers auf den Markt: des Canyon Ultimate. 2004 wurde das Race-Modell erstmals vorgestellt. 2009 wurde Cadel Evans auf einem Ultimate Straßen-Weltmeister der Profis, 2018 gelang dies Alejandro Valverde. Auch das neueste Modell wurde im Rahmen einer engen Zusammenarbeit mit Profiteams entwickelt. Die Haupt-Testfahrer während der rund zweijährigen Entwicklungszeit: Tim Merlier, der belgische Weltklasse-Sprinter aus dem Team Alpecin-Fenix – sowie der Klassikerspezialist Imanol Erviti und der Berg- beziehungsweise Klassementfahrer Enric Mas aus der Equipe Movistar. Die Profis wollten, laut den Ingenieuren, nachdem sie mit den ersten Prototypen unterwegs waren, keine großen Veränderungen mehr. Einer ihrer Wünsche: einen starken Lenkereinschlagsbegrenzer, der den Rahmen im Fall der Fälle effizient schützt. Dieser ist bereits am aerodynamischeren Race-Modell Aeroad zu finden und wurde nun für das Ultimate weiterentwickelt und verstärkt.





INSIDE: ALLES RUND UM
DAS **INDOOR-TRAINING**

Dies ist der Schlussanstieg. Der finale Kilometer eines Rennens. Der Zeitpunkt der Entscheidung. Man hört: schweren Atem, das Geräusch der Kette und das leise Rauschen des Ventilators. Das Rennen ist virtuell, es findet in einer grafischen Welt zwischen Avataren, die man auf einem großen Bildschirm sieht, statt. Doch die erbrachte Leistung ist real. Die Anstrengung. Der Schweiß. Der Trainingseffekt. Virtuelle Radrennen auf Online-Plattformen wie Zwift oder Rouvy sind im Trend. Doch das Trainieren zu Hause, auf „smarten“ Rollentrainern, ist weit mehr. Es ist: zeiteffizient, wetterunabhängig, unterhaltsam, wirksam. Dieser große Vergleichstest bietet einen breiten Überblick über die Geräte, die Software und das Zubehör. Das Wichtigste in Stichworten – ein kurzer Überblick. Vor dem Kauf: Je mehr und je intensiver man trainiert, desto wichtiger ist die Robustheit des Rollentrainers. Und: der Realitätsgrad des Tretgefühls, der maximale Widerstand, die Handhabung et cetera. Wer seine Watt-Leistung nicht nur berechnet, sondern exakt gemessen haben will, muss noch mehr Geld ausgeben – oder nutzt ein Wattmess-System an seinem eingespannten Rennrad. In diesem Test haben wir uns primär auf „smarte“ Kassettentrainer-Systeme fokussiert. Das „smarte“ Training bedeutet, dass man den Rollentrainer via Bluetooth mit einer Trainingsplattform auf einem Smartphone, Tablet oder Computer verbinden und spezielle Trainingsprogramme oder virtuelle Fahrten absolvieren kann. Bei einfachen Rollentrainern erfolgt die Erhöhung des Widerstands über die Schaltung des Fahrrads oder über eine kleine bremsbare Walze, auf der der Hinterreifen rollt – und oftmals stark verschleißt. Mit diesen Geräten lassen sich allerdings oft nicht alle Funktionen von Smart-Trainings-Plattformen nutzen. Teurere moderne Geräte steuern den Widerstand elektromagnetisch. Wird es virtuell steiler oder erhöht sich im Trainingsprogramm die Leistung, dann erhöht sich auch der Widerstand. Hersteller wie Wahoo oder Elite bieten als Zubehör spezielle Steigungssimulatoren für das Vorderrad an, die das Fahrgefühl noch realistischer machen.

Trainer-Systeme & Preisklassen

Die Rollentrainer-Systeme: Als freie Rolle wird gemeinhin ein Trainingssystem bezeichnet, bei dem man auf miteinander verbundenen Walzen frei und ohne Halterung fährt. Auch hier muss am Rad nichts verändert werden. Das Fahrgefühl ist sehr realistisch, der koordinative Anspruch allerdings sehr hoch. Auf der klassischen gebremsten Rolle wird das komplette Fahrrad mit dem Hinterrad in ein Gestell eingespannt, das über eine Antriebswalze verfügt. Der Vorteil: Am Rad muss nichts um- oder abgebaut werden. Günstige Einstiegermodelle verfügen über keinerlei Bremse oder Widerstandserhöhung. Mehr Anstrengung erzielt man nur durch das Schalten am Fahrrad. Sehr hohe Widerstände lassen sich so jedoch nicht erzeugen. Bei hochwertigeren Modellen kann der Widerstand der Walze manuell gesteuert werden oder sie verfügen über ein System, das den Widerstand

ROLLEN TRAINER

**EFFIZIENTES TRAINING BEI JEDEM WETTER UND ZU
JEDER JAHRESZEIT - ZU HAUSE IN DEN EIGENEN
VIER WÄNDEN: AKTUELLE ROLLENTRAINER,
TRAININGSPLATTFORMEN UND ZUBEHÖR IM TEST.**



NILS VAN DER POEL

EX TREM TRAI NING

ER FÄHRT 30 STUNDEN PRO WOCHE RENNRAD - UND MACHT ZWEI TAGE „FREI“: DER EISSCHNELLLAUF-OLYMPIASIEGER UND WELTREKORDLER NILS VAN DER POEL VERÖFFENTLICHT SEIN TRAININGSTAGEBUCH DER VERGANGENEN DREI JAHRE. PLÄNE, EINHEITEN, TIPPS - EINE ZUSAMMENFASSUNG. TEIL ZWEI DER ARTIKELSERIE.

MOUT VAN AERT

TOUR DE FRANCE

MEHR
ALS
GRÜN



Die Preise steigen und steigen. Von der Inflation und ihren langfristigen Folgen.

Die Geschichte gibt einem, manchmal, die Chance, aus ihr zu lernen – denn sie wiederholt sich. Ein aktuelles Beispiel dafür lautet: Inflation. Kommen im Fahrradbereich neue Produkte auf den Markt, so drehen sich die Diskussionen dazu vor allem um: die Preise. Allein zwischen 2019 und 2021 betrug die durchschnittliche Preissteigerung von Rennrädern 30 Prozent. Nach einer Analyse der Online-Vergleichsplattform Idealo wurden Produkte wie Reifen, Helme, Sättel und Sattelstützen je um 15 Prozent, Werkzeuge um 27 Prozent und Luftpumpen um 21 Prozent teurer. Die aktuellen Gründe dafür sind vielfältig: Lockdowns, Lieferkettenprobleme, Transport- und Rohstoffpreise et cetera. Zwischen Januar 2020 und Februar 2022 stiegen allein die Kosten für den Transport in einem Hochseecontainer zwischen Asien und Europa um 550 Prozent. Für uns vom RennRad-Magazin gilt: Wir mussten die langjährigen Preisgrenzen unserer Radtests anpassen, ändern, erhöhen. Natürlich sind auch wir in vielerlei Hinsicht von der allgemeinen Preisentwicklung betroffen. So haben sich die Preise für das Papier, auf dem diese Zeilen gedruckt sind, nahezu verdoppelt. Mehrfach mussten wir, wie viele andere Medien auch, die Papierart ändern, da unsere Standard- beziehungsweise Wunschvariante schlicht nicht verfügbar war. Die allgemeine Inflation in Deutschland betrug im Juli 2022 7,5 Prozent. Bei den Nahrungsmitteln lagen die Erzeugerpreise im Mai 33,6 Prozent höher als ein Jahr zuvor. Das Erzeugerpreisplus im Juli: 37,2 Prozent. Die Verteuerung der Energiepreise im Mai im Vergleich zum Vorjahresmonat: 87 Prozent. Die Inflationsrate lag bereits Ende des vergangenen Jahres, vor dem Kriegsbeginn in der Ukraine, bei fünf Prozent. Die Inflationsbekämpfung ist die Hauptaufgabe, die Legitimation, der Europäischen Zentralbank. Die wichtigste Aufgabe der EZB, laut dem Vertrag von Lissabon, lautet: Geldwertstabilität. 2021 verkündete Christine Lagarde, die EZB-Präsidentin, dass zwei Prozent Inflation ein „Mindestziel“ sein soll. Entgegen der eigenen Aufgabe betreibt man bei der Europäischen Zentralbank seit 2008 Politik. Die

LEITARTIKEL

von David Binnig

GELD WERT

EZB hat einen Einfluss auf die Energiepreise. Aktuell bieten geringer verschuldete Nationen, etwa die USA, höhere Zinsen als hochverschuldete Staaten, wie etwa Italien. Legen mehr Investoren ihr Geld in den USA an, steigt der US-Dollar, in dem Gas und Öl vorrangig gehandelt werden, und der Euro wertet ab – aktuell auf ein 20-Jahres-Tief. Ein schwacher Euro bedeutet: höhere Energie- und Importpreise.

Die Geister, die man rief

Der ehemalige Chefvolkswirt der Deutschen Bank und aktuelle Leiter der Kölner Vermögensverwaltung Flossbach von Storch, Thomas Mayer, analysiert in der „Welt“: „In den 1980er-Jahren wurde die Inflation von den Zentralbanken hartnäckig bekämpft. In den 2000er- und 2010er-Jahren versuchten die Zentralbanker, sie wiederzuerwecken, schafften aber nur das Aufflammen einer Vermögenspreisinflation, die für sie nicht zählte. Bei seinem letzten Ausbruch in den 1970er-Jahren wurde das Inflationsgespenst schließlich durch brutale Zinsanhebungen der Zentralbanken vertrieben. Dagegen ist jetzt vorgesorgt. Während die Notenbanken sie

mit immer niedrigeren Zinsen wiederbeleben wollten, verhalfen sie der Wirtschaft zu einer in Friedenszeiten noch nie gesehenen Verschuldung. Jeder Versuch, die Inflation durch Zinserhöhungen wie in den 1980ern wieder abwürgen zu wollen, ist heute zum Scheitern verurteilt. Zu viele Schuldner, darunter große Staaten, gingen bankrott. Die Inflation ist gekommen, um zu bleiben. Dafür wurde gesorgt. Auf breiter Front erleiden die deutschen Arbeitnehmer derzeit Reallohnverluste.“ Natürlich ist das Phänomen Inflation nicht mono-, sondern multikausal. Ein Haupttreiber sind die Corona-Pandemie und die Effekte der zahlreichen Lockdown-Maßnahmen: War die Globalisierung ein Inflationssenkender, ist die Deglobalisierung nun ein Inflationstreiber. „Der akute Anlass“, sagt der Wirtschaftswissenschaftler und ehemalige Präsident des Münchner ifo-Instituts Hans-Werner Sinn, „ist die Verknappung von Vorprodukten für die Industrieproduktion, zum Beispiel Mikrochips, die wegen der Pandemie und damit gekoppelten Verwerfungen der Lieferketten fehlen. Auch der Preis für Energie steigt und Rohstoffe wie Aluminium werden wegen der Sanktionen gegen Russland teurer. Wir haben zu viel Nachfrage im System, während das Angebot niedrig ist. Seit 2008 hat sich die von Nationalbanken zur Verfügung gestellte Geldmenge versiebenfacht. Damals passierte die Lehman-Pleite und seither hat sich eine Krise an die andere gereiht. Diese Probleme hat man versucht, mit mehr Geld zu lösen. Die Geldspritzen der Nationalbanken sind zum Teil in Horte, ‚auf die hohe Kante‘, geflossen statt in den Wirtschaftskreislauf, dadurch wurde die Inflation nicht befeuert. Die Geldpolitik war nicht die unmittelbare Ursache für Inflation, und sie kann sie auch nur bedingt bremsen. Doch jetzt haben die Lieferengpässe dazu geführt, dass der Ball ins Rollen kommt. Das nächste Jahrzehnt hat eine hohe Wahrscheinlichkeit, inflationär zu werden. Die grüne Energiewende wird Strom noch teurer machen, die Ukrainekrise und damit verbundene Maßnahmen werden diesen Trend noch verschärfen. Dazu kommen demografische Probleme. Die Babyboomer gehen in Pension und verbrauchen ihr Ersparnis.“

Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax - 97 99 22 99
www.hpvelotechnik.com • mail@hpvelotechnik.com

STADT THÜGEL WALD

GRAVEL ERLANGEN

Höhenmeter, schmale Pfade, dichte Wälder, Schotterautobahnen – und Wildpferde. Die Regionen um Erlangen und die Fränkische Schweiz sind ideal für eine Auszeit – und für Natur-Erfahrungen auf dem Gravelbike.

Text: Jan Zesewitz **Fotos:** Gideon Heede, Daniel Bohm



VORSCHAU

RENNRAD 11/12 | 2022

ERSCHEINUNGSTERMIN:

28. OKTOBER



TOP-RÄDER: NEUHEITEN

Aerodynamik, Gewicht, Fahrverhalten & mehr: Neue Top-Räder im großen Test. Mit Modellen von Canyon, Trek, Giant und vielen weiteren.



REPORTAGE & PORTRAIT: BERUF & BERUFUNG

50.000 JAHRESKILOMETER

Katka Rusa fuhr im vergangenen Jahr weltweit die meisten Kilometer – trotz eines 40-Stunden-Jobs. Die Hintergründe.



ULTRACYCLING: DURCH DIE ALPEN & MEHR

EXTREM: LANGDISTANZEN

Teils tausende Kilometer und zehntausende Höhenmeter nonstop: Ultracycling-Rennen und die Top-Fahrer: Portrait und Training.



TRAINING-SPEZIAL: GANZJAHRES-COMMUTING

PLÄNE, EINHEITEN & EFFEKTE

Training & Arbeitsweg: Das Pendeln mit dem Rad ist gesund und zeiteffizient. Trainings-Ideen, -Pläne & -Tipps.

Fotos: Gore, Adventure Bike Racing, Jens Schiebe, Tom Hrida



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

Radsportlegenden werden in Zeitungen und Cafés gemacht. Und auch wieder zerstört.

Hermann Chevrolet, flämischer Radsportjournalist