

RennRad

TEST: 12 GRAVEL

REIFEN

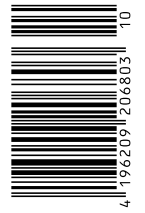
LABOR & PRAXIS

- MALLORCA: TRAUM-TOUREN**
Training & Strecken: Anstiege
Geheimtipps und Top-Routen
- Modelle von Tacx, Elite & Wahoo getestet
TEST: ROLLEN-TRAINER
Spezial: Top-Smart-Trainer &
Zubehör – die Kaufberatung
- USA: 330-KILOMETER-RACE**
Das größte Gravelrennen der
Welt: Report & Trainingstipps
- BIKEPACKING: ABENTEUER**
Schottlands Highlands: Berge
Seen, Ruhe & Gravel-Strecken
- TRAINING: MEHR AUSDAUER**
Laktat als Energieträger: Studien
Intervalle & Top-Trainingspläne



GRAVELRÄDER

RADTEST: 16 ALLROUNDER VON CANYON, GIANT, WILIER, STORCK & CO.



DEUTSCHLAND € 6,80 · ÖSTERREICH € 7,50 · BENELUX € 8,00 · ITALIEN € 9,40 · SPANIEN € 9,40 · SCHWEIZ SFR 10,90 · ISSN 1861-2733



ABENTEUER, GRAVEL-RÄDER, REIFEN & MEHR

1 6 Räder für fast alle Fälle haben wir für dieses Magazin ausgiebig getestet. Es sind Modelle für viele Einsatzbereiche: Asphalt, Feldwege, Trails, Bikepacking, Renneinsätze, Alltag. Das Testfeld umfasst Gravel-Modelle aller Preisklassen – von Canyon, Storck, Wilier, Bulls und vielen mehr. Der Preis des günstigsten Testmodells: 750 Euro. Einer unserer anderen großen Tests passt extrem gut dazu. In ihm widmen wir uns dem „Verbindungselement“ zwischen dem Fahrrad und dem Boden: den Reifen. In der RennRad-Ausgabe 8/2023 haben wir einen großen Vergleichstest von Rennradpneus veröffentlicht – nun haben wir Gravel-Modelle im Labor, auf diversen Prüfständen und in der Praxis ausgiebig getestet. Im Test Nummer drei geht es um Rollentrainer: Wir vergleichen darin Topmodelle von Wahoo, Tacx und Elite. Plus: Zubehör für das Indoor-Training und die wichtigsten Software- beziehungsweise Trainings-Plattformen

im Überblick. Zudem stellen wir einige ausgewählte Top-Neuheiten des Marktes vor – unter anderem ein neuentwickeltes Aero-Race-Rennrad von Ridley. Wir haben es bereits getestet. Die anderen Haupt-Themen dieses Magazins in der Kurzform: Mallorca, Portugal, Schottland, USA. Dort waren unsere Protagonisten, um zu trainieren, zu erleben – und das größte, berühmteste, offiziell rund 330 Kilometer lange Gravel-Rennen der Welt zu gewinnen, das legendäre „Unbound“. Die Reportagen zu diesen Abenteuern und Top-Leistungen finden Sie auf den folgenden Seiten.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

8,1

KILOGRAMM

wiegt das Wilier Rave SLR, das leichteste Gravelbike dieses Gravel-Testfelds. Die Testberichte finden Sie ab der **Seite 56**.

ZAHL
DES
MONATS 2

885

KILOMETER

ist der Highland-Trail-550 in Schottland lang. Diesen und weitere Top-Ziele und Abenteuer-Destinationen stellen wir ab der **Seite 16** vor.

28



Mallorca: der Klassiker unter den Radsport-Destinationen. Top-Strecken, Insider-Tipps & Sonne, Berge, Emotionen

70



Gravel-Reifen: Rollwiderstand, Grip, Pannenschutz und Komfort – zwölf Modelle im Test

98



Trainings-Tipps: Laktat als Energieträger

52



Radtest-Spezial: Gravel-Räder – 16 Modelle im großen Vergleichstest

Titelbild: Gideon Heede
Ort: Tannheimer Tal



INHALT

AUSGABE 10 | 2023



ERFAHREN

- Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten** 10
News, Termine, Leitartikel: Die „Enhanced Games“ – das Für und Wider der Freigabe von Doping
- Abenteuer: Bikepacking in Schottland** 16
Reportage: Hügel, Täler, Seen, Ruhe. Plus: Tipps fürs Bikepacking und Top-Gravel-Strecken
- Mallorca: Top-Strecken – Urlaub & Training** 28
Der Klassiker unter den Radsport-Destinationen. Trainingsoptionen, Erlebnisse, Tipps & Top-Touren
- Das größte Gravel-Rennen: 330 Kilometer** 40
Reportage: Durch Matsch und Wüste. Carolin Schiff gewinnt das „Unbound Gravel“. Portrait & Training

TEST & TECHNIK

- Auftakt: Laufräder, Rose Reveal AL & mehr** 50
Crankbrothers Gravel-Laufradsätze, Specializeds Tarmac SL 8 und Roses neues Einsteiger-Modell
- Radtest: 16 Gravel-Räder ab 750 Euro** 52
Vielseitig, schnell, geländegängig & komfortabel: 16 Modelle von Canyon, Giant, Wilier und Co. im Test
- Reifen-Test: Schwalbe, Continental, Pirelli & Co.** 70
Rollwiderstand, Grip, Pannenschutz und Komfort: zwölf Gravel-Reifen im großen Labor- und Praxistest
- Kaufberatung: Rollentrainer & Zubehör im Test** 78
Die Top-Smarttrainer von Elite, Tacx und Wahoo im Vergleich. Plus: Trainingsplattformen und Zubehör
- Dauertest: Neue Top-Modelle und Bekleidung** 88
Canyons neues Endurance, Ridleys Falcn RS und Top-Kleidungs-Innovationen ausgiebig getestet

TRAINING

- Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte** 96
Studie: Schlafqualität und Infektanfälligkeit. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis
- Training: Laktat als Energieträger & Einheiten** 98
Die Rehabilitation eines unterschätzten Stoffs. Die Hintergründe. Plus: Trainingstipps für mehr Leistung
- Gran-Fondo-WM: Vorbereitung & Race-Report** 106
Als Titelverteidiger zur Radmarathon-WM nach Glasgow. Rennbericht, Einheiten & Trainingspläne

PELOTON

- Tour de France: Hintergründe & Analysen** 110
Der Sieger Jonas Vingegaard, die Tour-Entdeckung Felix Gall und der Top-Sprinter Jasper Philipsen
- Rückblick: Tour-Highlights & Wattwerte** 114
Die Höhepunkte und Schlüsselszenen der Tour de France 2023. Plus: Bestzeiten und Leistungsdaten
- Tour de France Femmes: die Machtübernahme** 118
Der Sieg Demi Vollerings war eine Wachablösung. Etappensiege, Überraschungen & Top-Leistungen

REISE

- Algarve: Hügel, Strände, Ruhe, leere Straßen** 122
Meer & Sonne: Die Algarve bietet extrem viel – und ist fast noch ein Geheimtipp. Touren & Tipps

Impressum Seite 121

**MARKUS
STITZ**



**EINE BIKEPACKING-TOUR
DURCH DIE SCHOTTISCHEN
HIGHLANDS: HÜGEL, SEEN,
NATUR. DIE REPORTAGE**



HOOHA LAND

**BIKEPACKING
SCHOTTLAND**



**SONNE, BERGE UND RENN RÄDER:
MALLORCA IST DER KLASSIKER
UNTER DEN RAD-DESTINATIONEN.
DIE INSEL BIETET FAST ALLES.
TRAININGSOPTIONEN, EMOTIONEN,
ERLEBNISSE. REPORT & TOP-TOUREN.**

Text: David Binnig **Fotos:** Jens Scheibe

TRAINING



UUM
SEL



UNBOUND X CAROLIN SCHIFF

**330 KILOMETER – DURCH MATSCH, WÜSTE,
WEITE. EINE NEUEINSTEIGERIN GEWINNT
DAS WICHTIGSTE GRAVEL-RENNEN DER WELT.
DER MYTHOS DES „UNBOUND GRAVEL“:
REPORT, PORTRAIT, TRAININGSTIPPS.**

Text: David Binnig **Fotos:** Sebastian Samek, Nils Laengner



SCHLAIMMCHT

76

GRAVEL-RÄDER
IM TEST

**FÜR RENNEN, MEHRTAGES-TRIPS,
TOUREN, COMMUTING, TRAILS UND
ASPHALT: GRAVEL-BIKES SIND SCHNELL
UND GELÄNDEGÄNGIG – SIE SIND RÄDER
FÜR FAST ALLE FÄLLE. 16 MODELLE AB
750 EURO IM GROSSEN TEST.**

Text: Johannes Schinnagel, Jan Zesewitz,
Frederik Böna, David Binnig

Fotos: Egelmair / Grinduro

Reifen formen den Charakter. Sie bestimmen vergleichsweise stark über die Fahreigenschaften eines Rades. Über den Komfort, über die Schnelligkeit, die Sicherheit, das Einsatzgebiet. Die schmalsten in diesem Testfeld von 16 Gravel-Bikes verbauten Pneus sind 38 Millimeter breit – die weitesten 47 Millimeter. Was gute Gravel-Reifen ausmacht und wo die Unterschiede zwischen den Top-Allround-Modellen liegen, zeigt der große Labor- und Praxis-Test, der sich diesem Radtest anschließt. Schon die Reifenwahl zeigt, dass sich die noch junge Radgattung der Gravel-Bikes immer weiter ausdifferenziert. Zwischen einem stark auf die Geländegängigkeit und Robustheit ausgerichteten und einem leichten agilen Race-Gravelrad liegen Welten. Beim Rahmen, der Geometrie, der Ausstattung, dem Fahrverhalten. Nicht nur in Sachen Ausrichtung ist die Vielfalt innerhalb dieses Testfeldes extrem, sondern auch bei den verwendeten Rahmenmaterialien. So ist eines der

hervorstechenden Räder dieses Testfeldes das 8bar Mitte Steel. Der Rahmen ist optisch extrem auffällig – durch seine Filigrantät: Seine Rohre sind „schlank“ und dünnvolumig. Das Rahmenmaterial: Stahl. Ein weiteres Highlight ist seine Vielseitigkeit. Denn: Über ein einstellbares verschiebbares Ausfallende lässt sich die Geometrie an die individuellen Bedürfnisse und die verschiedenen Reifentypen anpassen. Das System erlaubt es sogar, den Rahmen mit einer Nabenschaltung oder als Single-Speeder zu fahren. Auch der Rahmes des Titici Sterrato ist aus Stahl. Er ist von Hand aus einem hochwertigen eigens entwickelten Columbus-Life-Rohrsatz hergestellt. Das spezielle PAT.P-Oberrohr-System mildert zudem Erschütterungen ab. An dem italienischen Rad ist die Gruppe eines italienischen Traditions-Herstellers verbaut: eine Campagnolo Ekar 1 x 13 – ergo ohne Umwerfer, mit einem Mono-Kettenblatt und 13 Ritzeln. Die Übersetzungsbandbreite ist dabei enorm groß.

ASPHALT & GELÄNDE

DAS LEICHTESTE RAD

Wilier Race SLR
8,1 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD

Triban GRVL 120
11,08 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE RAD

Triban GRVL 120
749,99 Euro

Rahmen-Material & Preis-Leistung

Einen Kontrast dazu bietet das mit Abstand günstigste Rad in diesem Testfeld – wenngleich auch sein Rahmen aus Metall besteht. In diesem Fall: Aluminium. Das Triban GRVL 120 aus dem Sortiment des französischen Sporthandels-Riesen Decathlon kostet 749,99 Euro. Das Gewicht des Testmodells der Rahmengröße M: 10,9 Kilogramm. Daneben kommt in diesem Test noch ein drittes Metall vor: Titan. Der Berliner Hersteller Kocmo ist ein bewährter Spezialist für diesen Rahmen-Rohstoff. Das Testmodell Daytona X kann wahlweise in einer Standardgröße erworben oder inklusive eines Bike-Fittings nach individuellen Vorgaben gebaut werden. Die meisten der klar auf den sportiven Race-Einsatz ausgerichteten Gravel-Modelle basieren auf dem Rahmen-Material Carbon. So auch das Storck Grix.2 Comp und das Benotti Fuoco Gravel. Dessen Rahmen ist aus T-800-Carbonfasern gefertigt. Trotz der Race-Ausrichtung weist

der Rahmen mehrere Ösen für die Befestigung von Taschen auf. Auch die leichten und seitensteifen Engage-Carbon-Laufräder punkteten im Testverlauf. Schon an diesen Parametern wird ersichtlich: Die Auswahl- und Ausrichtungs-Optionen im Gravel-Segment nehmen immer weiter zu. Sechs der Test-Modelle sind mit Zweifach-, zehn mit Einfach-Gruppen ausgestattet. Sieben der Räder schalten elektronisch, neun mechanisch. Die meistverbaute Gruppe: die Shimano GRX. Ihre Varianten sind an fünf der 16 getesteten Gravelbikes verbaut. Auch dieser Test hat wieder gezeigt: Die einzelnen Modelle werden immer stärker spezialisiert – und doch gibt es auch einige „Top-Allrounder“. //

GRAVEL-REIFENTEST

ÄBWEGE

Vielseitigkeit: Gravel-Reifen müssen viel bieten und robust sein. Wir haben 12 Modelle im Labor und in der Praxis getestet.



Schnell, einfach, effizient: All das ist das Rollentraining. Drei Top-Modelle von Elite, Tacx und Wahoo im großen Vergleichstest.

Text: Günther Proske **Fotos:** Günther Proske, Cor Vos, Hersteller





ROLLER

TRAINER

**SPEZIAL: NEUE TOP-MODELLE &
KLEIDUNGS-INNOVATIONEN
AUSGIEBIG GETESTET.**



DAUERTEST

RIDLEY FALCN RS

Preis: 9399 Euro

Das wichtigste Rad des Jahres ist für den belgischen Hersteller Ridley, laut eigener Aussage, das Falcn RS. Ab der nächsten Saison wird das völlig neu entwickelte Race-Allround-Modell zudem das Team-Rad der Profis der Lotto-Dstny-Equipe. Die Entwicklung des Falcn dauerte fast zwei Jahre – und fand zu großen Teilen via CFD-Analysen und Tests im firmeneigenen Windtunnel statt. Ridley hat weltweit rund 150 Mitarbeiter. Ende der 90er-Jahre wurde die Marke gegründet, 2017 wurde der Hersteller Eddy Merckx übernommen. Die Firma ist bis heute zu 100 Prozent familiengeführt. Im Belgium Cycling Factory Headquarter werden rund 400 Räder pro Tag montiert. 250 Rahmen werden täglich

lackiert. Im „Bike Valley“, Belgien, steht ein eigener Windtunnel bereit. Hier fanden im Laufe der Entwicklung des Falcn zahlreiche Tests statt. Seit 2005 rüstet die Marke Profi-Teams aus. Das neue Falcn RS soll, laut Ridley, das „ultimative Allround-Performance-Rennrad“ sein. Es ist klar auf den Renneinsatz ausgelegt. Die Rahmen-Geometrie ist noch einmal sportiver als jene des bekannten Aero-Race-Modells Noah. Der australische Sprinter Caleb Ewan fuhr in den vergangenen Jahren auf dem Noah zu insgesamt fünf Etappensiegen bei der Tour de France. Zudem ist das Falcn deutlich aerodynamischer als das Leichtbau-Rennrad Helium.

Gewicht & Aerodynamik



Das Falcn wurde als Kombination aus einem Aero- und einem Leichtgewichts-Modell ausgelegt. Es soll somit ein Allround-Race-Rennrad für viele Einsatzzwecke und Terrains sein. Die Hauptziele bei der Entwicklung: Top-Werte in Sachen „stiffness to weight“ und „aero to weight“ – bei den Steifigkeits- und Aerodynamik-Werten in der Relation zum Gewicht. Der Rahmen des Falcn wiegt, in der Größe M, 825 Gramm. Die Gabel bringt 380 Gramm auf die Waage. Das Rahmen-Gabel-Set ist damit um 110 Gramm schwerer als jenes des Ridley-Leichtgewichtmodells Helium SLX. „Im Falcn wollten wir das reaktive Fahrgefühl des Helium mit den Aero-Eigenschaften des Noah Fast kombinieren“, sagt Bert Kenens, der zuständige Ridley-Produktmanager. Eine der großen Neuerungen, die dies ermöglichen soll, betrifft die Gabel – und ist auf den ersten Blick kaum zu sehen: Das obere





LEADER



A black and white photograph of a cyclist's hand gripping a handlebar. A black sticker with the white text 'KOM' is visible on the handlebar. The background is a blurred, dark, textured surface, possibly a forest floor or a field of tall grass.A small, stylized orange lightning bolt icon pointing downwards.

SCHMERZAUSLÖSER, SIGNA-MOLEKÜL ODER ENERGIETRÄGER? JE INTENSIVER MAN TRAINIERT, DESTO MEHR LAKTAT FÄLLT AN. ODER? DIE REHABILITATION EINES UNTERSCHÄTZTEN STOFFS. PLUS: TRAININGS- UND LEISTUNGSTIPPS

Text: Lisa Brunnbauer **Fotos:** Cor Vos

Jeder Ausdauersportler kennt es, fühlt es, assoziiert etwas damit – meistens Schmerz. Jahrzehntlang galt es als bloßes Abfallprodukt, als „Müll“ in den Zellen. Heute hat sich sein Image gewandelt. Zumindest in der Wissenschaft. Der Stoff, aus dem die Schmerzen sind, heißt: Laktat. Dies war natürlich eine grobe Vereinfachung. Noch immer wird nicht zu 100 Prozent verstanden, wie und was Laktat bewirkt. Doch klar ist: Einige „Wahrheiten“ zu dem Stoffwechselprodukt haben sich als falsch herausgestellt. Immer noch kursieren viele Fehlinformationen. Neuere Studienergebnisse zeigen: Laktat ist mehr und kann mehr, als man bisher glaubte. Die Entstehung: Im Ruhezustand gewinnt der Körper seine Energie zu drei Vierteln aus Fett. Die restliche Energie stammt hauptsächlich aus Kohlenhydraten. Diese werden zur Energiegewinnung in Einfachzucker zerlegt. 75 Prozent davon nutzt das Nervensystem, besonders das Gehirn. Die Mitochondrien, die „Kraftwerke“ der Zellen, liefern unter Verwendung von Sauerstoff Energie. Da Sauerstoff notwendig ist, wird von einer aeroben Energiebereitstellung gesprochen. Steht nicht genug davon zur Verfügung, so wird Energie weniger effizient ohne ihn, „anaerob“, gewonnen. Unter anderem mittels der sogenannten Milchsäuregärung, bei der auch Laktat entsteht.



ZUM ZWEITEN

**AUS DEM ERWARTETEN DUELL WURDE DIE
MACHTDEMONSTRATION EINES FAHRERS.
BEGINNT EINE NEUE ÄRA? EINBLICKE.**

Text: Christina Kapp **Fotos:** Cor Vos

Es ist kein langer berühmter Alpen-Pass, an dem die Vor-entscheidung fällt, sondern ein kaum bekannter Sechskilometer-Anstieg – die Côte de Domancy, mit ihren 6,84 Prozent Durchschnittssteigung. Es ist das Finale der 16. Etappe dieser Tour de France, des einzigen Einzelzeitfahrens. Dessen Daten: 22,4 Kilometer, 630 Höhenmeter. Bisher ist es das erwartete Duell um den Gesamtsieg: Jonas Vingegaard gegen Tadej Pogačar. Die beiden Top-Favoriten trennen zu diesem Zeitpunkt nur zehn Sekunden. Doch jetzt, an diesem Tag, an diesem Berg, ändert sich alles. Pogačar startet als Vorletzter. Und wie. Er fährt flüssig, er fährt schnell – er liegt bei sämtlichen Zwischenzeitnahmen deutlich vorne. Doch dann startet der Mann im Gelben Trikot, Jonas Vingegaard – und fährt in seiner eigenen Leistungswelt. Er ist auf diesen 22,4 Kilometern 1:38 Minuten schneller als Pogačar – und 2:51 als alle anderen be-

ziehungsweise der Drittplatzierte Wout van Aert. Dies sind Welten. Der Däne lieferte bei diesem Zeitfahren mehreren Berechnungen zufolge eine der Top-Leistungen überhaupt im Radsport. Demnach leistete er – wohlgerneht auf einem Zeitfahrrad – an der Côte de Domancy über eine Zeit von 13:31 Minuten eine durchschnittliche relative Leistung von 7,38 Watt pro Kilogramm Körpergewicht. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit: 26,86 km/h – und das an einem 6,8 Prozent steilen Anstieg. In diesem Abschnitt verlor Pogačar rund eine Minute auf Vingegaard – auch wegen seines Wechsels von seinem Zeitfahr- auf ein leichtes Bergrad am Fuß des Anstiegs. Pogačar leistete, radwechselbereinigt, durchschnittlich rund 6,8 Watt pro Kilogramm.

Formaufbau & Vorbereitung

„Um ehrlich zu sein, verstehe ich die Skepsis und denke auch, dass wir skeptisch sein und bleiben müssen wegen dem, was in der Vergangenheit passiert ist, weil es sonst einfach wieder passiert“, sagte Vingegaard am Tag vor dem Zeitfahren. Doch: Die entscheidende Etappe war die 17., am Tag nach dem Zeitfahren. Die Strecke: von Saint-Gervais nach Courchevel, 166 Kilometer und 5300 Höhenmeter. Das Team Jumbo-Visma ging, wieder einmal, in die Offensive. Jonas Vingegaard ließ seine Helfer die Tempo-

IMPRESSUM

Verlag

BVA 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
Facebook: www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad
Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

Redaktion

Christina Kapp,
Jan Zesewitz, Frederik Böna

Fotoredaktion

Jürgen Amann, Gideon Heede

Lektorat

Sabine Stalujanis - Lektorat Punktgenau

Layout & Produktion

Ludwig Bestler | Wort & Satz
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

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

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2023.

Anzeigenverwaltung

Doris Baldwin
T +49 (0) 151 18 85 05 92
doris.baldwin@bva-bielefeld.de

Nationalvertrieb

PARTNER MedienserVICES GmbH, Stuttgart

Kundenservice

Mo-Fr: 9-13 Uhr
T +49 (0) 89-416 15 40-0
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 6,80 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand); DIGITAL 4,50 Euro

Miniabo: 3 aktuelle Hefte für 14,90 Euro (nur Inland)

Jahres-Ab: PRINT 10 Hefte für 65,- Euro (Inland);

81,- Euro (Ausland); DIGITAL 43 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
Oder direkt bei Ulrike Krumme
T +49 (0) 521-595-540
ulrike.krumme@bva-bikemedia.de

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

Rad fahren Elektro Rad Radsport RadMarkt



CHANCE

Rad fahren, erleben & schreiben RennRad sucht Praktikanten & freie Mitarbeiter

Journalismus und Radsport miteinander verbinden? Radfahren, recherchieren und schreiben? Das bietet die Stelle bei einem der führenden Radsport-Magazine.

Das erwartet Dich bei uns:

Als Praktikant verfasst Du redaktionelle Beiträge, Blogbeiträge und Social-Media-Posts rund um Themen wie Sport-Ernährung, Training, Ultracycling, Radmarathons oder Triathlon. Als freier Mitarbeiter produzierst Du in engem Austausch mit der Redaktion Texte, Tests und Analysen zu diesen Themen.

Das bringst Du mit:

Als Praktikant: Du bist aktiver (Hobby-) Radsportler und lebst die Leidenschaft für Deinen Sport. Erste Schreiberfahrungen und Leidenschaft für Sprache sind von Vorteil. Als freier Mitarbeiter: Du bist aktiver Radsportler mit Schreiberfahrung und kennst Dich mit den Trainings-, und Reportage-Themen im Magazin RennRad aus und bringst eigene Ideen ein.

Fühlst Du Dich angesprochen?

Dann sende Dein Bewerbungsprofil und eventuelle Schreibproben digital/per PDF an:
manuela.hiendleder@bva-bikemedia.de



So geht Zukunft!



Neue Zeiten, neue Mobilität: Ob Business oder 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 dazu die einzigartige Kombination von Fahrkomfort, Aerodynamik, und Wetterschutz. Sogar einen Motor mit Unterstützung bis 45 km/h können Sie haben. Das 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 • mail@hpvelotechnik.com

allwetterfeste KETTENSCHMIERUNG



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



www.brunox.swiss

MEEK SONNE

Hügel, Strände, Ruhe,
leere Straßen: Die Algarve
bietet extrem viel – und ist
im Radsport fast noch ein
Geheimtipp. Touren, Tipps und
ein Radmarathon im Februar

