

# RennRad

TRAININGSLAGER:

**TOP-ZIELE &  
TOUREN**

MALLORCA, SÜDTIROL &amp; CO.

**TEST: SCHUTZBLECHE & CO.**Winterfest: Gepäckträger und  
Steck-Bleche im großen Test

Wissen: Tipps gegen Radfahrer-Probleme

**TRAINING: STABILISATION**Anleitung: Schwachstellen –  
Top-Übungen zur Prävention**EXTREM: 3700 KILOMETER**Report: Das härteste Rennen  
der Welt – quer durch Europa**EXTRA: FIT IN DIE SAISON**Profi-Tipps: Neue Erkenntnisse  
– Einheiten & Trainingspläne**TRAUM-ZIELE IM SÜDEN**Top-Touren: Gran Canaria, Côte  
d'Azur, Mallorca, Südtirol & Co.**RÄDER UNTER 2500 €****RADTEST: 10 RENNRÄDER VON CANYON, STEVENS, BENOTTI, ROSE & CO.**



## FITNESS, ZIELE & PREIS-LEISTUNGS-RÄDER

Die Entwicklung innerhalb des Radmarktes war lange eindeutig: Die Preise ziehen stark an. Die Inflation war in diesem Bereich enorm hoch. Inzwischen hat sich dies etwas geändert. Wo geht die Entwicklung hin? In diesem Magazin beantworten wir unter anderem die wichtige Frage: Was bekommt man heute noch für sein Geld? Im Mittelpunkt unseres großen Radtests steht: das Preis-Leistungs-Verhältnis. Unsere zehn Testmodelle kosten zwischen 1799 und 2499 Euro. Auch in den beiden anderen großen Tests dieser Ausgabe sind Produkte vertreten, auf die die Eigenschaften „gut und günstig“ zutreffen: Zum einen haben wir zehn Schutzbretter und Gepäckträger, ab 9,95 Euro, ausgiebig getestet und verglichen. Und zum anderen führen wir den Dauertest aus der letzten RennRad fort. Somit zeigen wir auf den folgenden Seiten die Stärken und Schwächen von Radbekleidung, Laufrädern, Indoor-Trainern und mehr – von

Produkten, die wir über Monate und teils mehrere tausend Kilometer hinweg getestet haben. Auf Zuverlässigkeit und Robustheit kommt es auch dem Protagonisten unserer großen Reportage vor allem an: Christoph Strasser, der erfolgreichste Langdistanz-Radsportler der Welt, schildert, wie es ist, das wohl härteste Radrennen der Welt – das „Transcontinental“ über 3700 Kilometer quer durch Europa – zu fahren. Und zu gewinnen. Wer Ziele hat, wird in diesem Magazin gleich mehrfach fündig: So stellen wir sowohl die Top-Trainingslager-Destinationen vor – als auch das nötige Trainingswissen, in Form von Beispiel-Trainingsplänen und Vielem mehr.

David Binnig | Chefredakteur



wiegt das Benotti Fuoco Disc Carbon, das leichteste Rad des aktuellen Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der Seite 54.



umfasst die Strecke des Transcontinental Race, des womöglich härtesten Radrennens der Welt. Die große Reportage dazu finden Sie ab der Seite 16.

16



**Extrem-Rennen:** In acht Tagen und 16,5 Stunden 3670 Kilometer durch Europa. Das Transcontinental Race aus der Sicht des Siegers

40



**Trainingslager:** Mallorca, Algarve, Ligurien & mehr. Mit Top-Touren & Trainingstipps

82



**Spezial:** Profi-Training & Talent-Entwicklung

52



**Radtest:** zehn Rennräder unter 2500 Euro im Vergleich – gut und günstig?

**Titelbild:** Georg Lindacher  
**Ort:** Mallorca



## INHALT

AUSGABE 3 | 2024

## ER·FAH·REN

**Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10**

News, Termine, Leitartikel: das System Deutsche Bahn – eine Geschichte von Chaos und Scheitern

**Extrem-Rennen: 3670 Kilometer durch Europa 16**

In acht Tagen und 16,5 Stunden durch zwölf Länder. Das Transcontinental Race aus der Sicht des Siegers

**Transformation: vom Radprofi zum Top-Triathleten 30**

Von der WorldTour in den Profi-Triathlon: der Deutsche Ruben Zepuntke im Portrait. Plus: Trainingseinheiten

**Trainingslager: Mallorca, Algarve, Ligurien & mehr 40**

Tipps für das Frühjahr: Top-Ziele mit Wärme, Ruhe, Anstiegen und Sonne. Mit Touren und Trainingstipps

## TEST &amp; TECHNIK

**Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr 50**

Das neue Endurance-Modell Paralane von Focus, Meridas Allround-Gravel-Bike Silex und mehr

**Radtest-Spezial: die Preis-Leistungs-Klasse 52**

Gut & günstig: zehn Rennräder unter 2500 Euro im Test. Mit Modellen von Canyon, Rose, Cube & mehr

**Test: Schutzbleche & Träger-Systeme 64**

Zehn Schutzbleche und montierbare Gepäckträger von Topeak, SKS und Co. im großen Vergleichstest

**Dauertest: Laufräder, Bekleidung & mehr 72**

Schuhe von Fizik, Winterbekleidung von Gorewear, Top-Laufräder von Lightweight und mehr im Test

**Impressum** Seite 123

## TRAINING

**Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 80**

Studie: Kann Koffein die Fettverbrennung steigern? Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

**Spezial: Profi-Training – Tipps & Einheiten 82**

Scouting, Talent-Entwicklung & Training – Einblicke in das österreichische Profi-Team Felt-Felbermayr

**Stabilisation: Training für Gesundheit & Leistung 90**

Der Radsport ist – für die Muskulatur – einseitig. Gegenmaßnahmen, Übungen & Trainingseinheiten

**Radmarathon-Training: Grundlage & Intervalle 102**

Im Winter und Frühjahr wird die Basis für die neue Saison gelegt. Tipps für den idealen Formaufbau

## PELTON

**Saisonstart: Teams & Machtverhältnisse 108**

Transfers, Talente und Top-Teams: Einblicke und Analysen zu den WorldTour-Teams 2024

**Kommentar: Kommerz & Chancengleichheit 114**

Ein Gerichtsurteil aus dem Fußball hat das Potenzial, den Radsport nachhaltig zu verändern. Eine Analyse

**Sprint: Top-Talent, Entwicklung, Training 118**

Geschwindigkeit, Taktik und Schnellkraft: Das sind Bahnrad-Sprints. Portrait & Trainingstipps

## REISE

**Gran Canaria: Sonne, Berge, Schluchten 124**

Lange Anstiege, Wärme, hohe Gipfel und Meer – all das bietet Gran Canaria. Traum-Touren und Tipps



**Ankündigungen versus Realität: Was von der „großen Verkehrswende“ übrig ist. Das System Deutsche Bahn – eine Geschichte von Chaos und Scheitern.**

Keine Emotionen – das ist eine journalistische Grundregel. Der Autor muss sich selbst zurücknehmen und maximal sachlich bleiben. In diesem Fall bin ich offen: Ich halte mich diesmal nicht daran. 1. Weil dies ein Meinungsartikel ist. 2. Weil ich diesen Text in einem Zug schreibe, einem ICE. Solch ein Artikel schreibt sich naturgemäß nicht so schnell – es wird demnach deutlich: Ich habe Zeit. Denn der Zug steht irgendwo, zum fünften Mal während dieser Fahrt von Düsseldorf nach München, und gerade kam, ohne Witz beziehungsweise Übertreibung, folgende Durchsage: „Aufgrund einer technischen Störung vor uns können wir leider gerade nicht sagen, wann es weitergeht. Aber wenn wir dann weiterfahren, dann mit maximal 40 km/h. Ich hoffe, wir kommen heute noch in München an, weil, wir wollen da auch alle hin.“

Dies ist ein wortwörtliches Zitat. Das Zugpersonal der Deutschen Bahn hat wohl nur wenige Möglichkeiten, mit dem täglichen Wahnsinn umzugehen – Sarkasmus oder Resignation gehören dazu. ICEs fahren, wenn sie denn nicht stehen, in der Geschwindigkeit einer guten Rennradfahrergruppe. Der Bahnkonzern ist hochverschuldet, jahrzehntelang blieben wichtige Investitionen in die Infrastruktur aus. Der Alltag von Bahnfahrern in Deutschland lautet: Verspätungen, verpasste Anschlusszüge, Streckensperrungen, Zugausfälle. Bereits jetzt fallen seit Jahren die Pünktlichkeitswerte immer weiter ab. Das ist Bahnfahren – die „Mobilitätsform der Zukunft“ laut vieler Politiker – im Jahr 2024 in Deutschland. Es gibt wohl wenige Bereiche, in denen zwischen Worten und Taten beziehungsweise der Realität eine solche Kluft liegt wie im Verkehrssektor – abgesehen von Jürgen Trittins legendärer „Kugel Eis“ pro Monat für die „Energiewende“, deren Kosten sich bislang auf mehr als 300 Milliarden Euro summiert haben. Eine „Revolution“ wurde angestrebt und angekündigt. Drunter ging es nicht. Hin zu mehr Radverkehr und einer Verlagerung von der

LEITARTIKEL

von David Binnig

# BAHN LOS PLAN

Straße auf die Schiene. Die Realität ist eine völlig andere. Der Lkw-Verkehr in Deutschland nimmt stetig zu. Der Marktanteil an der Verkehrsleistung im Gütertransport beträgt aktuell rund 72 Prozent – Tendenz steigend. Der Anteil des Schienenverkehrs am Gütertransport pendelt dagegen seit einigen Jahren zwischen 18 und 19 Prozent. Bis 2051 wird der Lastverkehr auf deutschen Straßen, Statistiken zufolge, im Vergleich zu 2019 um 54 Prozent zunehmen. Im vergangenen Juli kündigte die Regierung an, bei einzelnen Budgets zu „sparen“. Und welcher Bereich ist wohl stark betroffen? Genau. Die geplanten 750 Millionen für den Radverkehr werden um fast die Hälfte auf nur noch 400 gekürzt. Allein im vergangenen November hatte jeder zweite Fernzug der Deutschen Bahn Verspätung – Zugausfälle nicht mit eingerechnet. In den vergangenen Jahren hat die Bahn AG ihr Schienennetz von über 40.000 Kilometern auf 33.000 gekürzt – um 20 Prozent. Zum Vergleich: Die Schweiz baut ihr Schienennetz seit 175 Jahren immer weiter aus. Mit durchschnittlich 159 Zügen pro Tag und Strecke einschließlich des Güterverkehrs ist das Schweizer Schienennetz das dichteste der Welt. In der Regel sind rund 92 Prozent der Züge pünktlich – und das trotz der vielen Berge und trotz „Wintereinbrüchen“. In Japan beträgt die Pünktlichkeitsquote sogar 99 Prozent.

**Vorhersehbares Chaos**

In Deutschland dagegen fällt diese Quote immer weiter. Anfang Dezember sorgte eine schneereiche Nacht für tagelange Zugausfälle und massive Einschränkungen in Süddeutschland. In der „Welt“ fasst man die Lage der Bahn, auch im Hinblick auf Streiks der Lokführer-Gewerkschaft, in jenem Monat wie folgt zusammen: „Das Bestürzende am neuen Warnstreik bei der Deutschen Bahn ist nicht, dass die Lokführergewerkschaft GDL ihre starke Verhandlungsposition eiskalt ausnutzt und mit der 35-Stunden-Woche etwas fordert, das angesichts des dramatischen Personalmangels schier unmöglich wirkt. Das Bestürzende ist vielmehr, dass dieser abermalige Zusammenbruch des Schienenverkehrs kaum noch als außergewöhnliche Verschlechterung wahrgenommen werden kann. Weil es, wenn es nach dem Streik am Wochenende wie gewöhnlich weitergeht, immer noch schlecht sein wird. (...) Denn falls es noch einmal kräftiger schneien sollte, werden auch ohne Streik kaum Züge fahren. Und falls es keine weißen Weihnachten gibt, wird es weiterhin wie aus dem Nichts entstehende Baustellen, kaputte ICEs und Nahverkehrszüge, nicht funktionierende Stellwerke sowie Krankmeldungen beim überlasteten Personal geben. Insofern akzentuiert dieser Streik nur eine fundamentale Bahnkrise, die fast jede Nutzung dieses an sich so schnellen wie leistungsfähigen, so komfortablen wie klimafreundlichen Verkehrsmittels unter Vorbehalt stellt.“ Mindestens 1250 Eisenbahnbrücken hierzulande sind so marode, dass sie abgerissen werden müssten. Der gesamte Investitionsrückstau im Gleisnetz wird von der DB AG mit rund 60 Milliarden Euro angegeben. In den vergangenen 25 Jahren wurden über 100 Mittel- und Großstädte vom Fernverkehr abgehängt. Etwa Chemnitz, Potsdam, Heilbronn, Hof. Für rund 17 Millionen Menschen wurde durch dieses Abkoppeln das Bahnfahren erschwert und somit unattraktiver. Allein im Jahr 2017 wurden 242 Bahnhöfe geschlossen, 205 Haltepunkte fielen weg. Der geplante Ausbau des Transitkorridors Rotterdam–Genua, die wohl wichtigste Nord–Süd–Ver-

new  
ware  
up  
ware





CHRISTOPH  
STRASSER  
TRANSCONTINENTAL  
RACE

ZWÖLF LÄNDER, 3700 KILOMETER, 46.000  
HÖHENMETER, ALLEINE, FAST NONSTOP: DAS  
,TRANSCONTINENTAL RACE' GILT ALS  
HÄRTESTES RADRENNEN DER WELT. DER  
ERLEBNISBERICHT AUS DER SICHT DES SIEGERS.

# TRANS FORM ATION

RADPROFI > TRIATHLET

**Vom Radprofi zum Profi-Triathleten: Ruben Zepuntke galt als eines der größten Radsporttalente Deutschlands. Heute ist er einer der besten Triathleten. Ein Porträt.**

**Text:** Frederik Böna **Fotos:** Julius Jacoby, Hieronymus Rönnepeter

8, 49, 50 km/h – er „liegt“ auf seiner Triathlon-Maschine, tritt und weiß: Er ist am schnellsten. Er kommt immer näher an den Führenden heran. Dies ist seine Disziplin: das Radfahren. Das Schwimmen und das Laufen musste er erst „lernen“. Darin ist er ein Neuling, ein „Anfänger“. Denn: Er ist ein Umsteiger. Erst seit einem Jahr ist er Triathlet, erst seit ein paar Monaten Profi. Kurz vor der zweiten Wechselzone sieht er ihn vor sich: Jan Frodeno, den dreimaligen Sieger der Ironman-WM auf Hawaii. Der erfolgreichste Triathlet der Welt hat nur noch wenige Sekunden Vorsprung. Die Distanz der Radstrecke des Triathlon Buschhütten: 41,9 Kilometer. Seine Zeit: 52:48 Minuten. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit: 47,6 km/h. 33 Sekunden schneller als Frodeno. Es ist die Tagesbestzeit. Er springt von seinem Zeitfahrrad, rennt in die Wechselzone, stellt sein Rad ab, reißt sich den Helm vom Kopf, zieht seine Laufschuhe an und sprintet los. Nur noch einer läuft vor ihm her: der erfolgreichste Triathlet der Welt. Der Triathlon Buschhütten 2019 ist sein erster als Profi. Rückblende: Ein Jahr zuvor nimmt er an seinem ersten Triathlon in Steinfurt über die Olympische Distanz teil. Und gewinnt. Wie auch die nächsten Triathlon-Wettkämpfe, bei denen er startet. Er ist zu gut für die Amateurszene. Mehrere Triathleten und Trainer – darunter auch Philipp Seipp, der Trainer von Laura Philipp und Sebastian Kienle – raten ihm, eine Profi-Lizenz zu lösen. Sie sehen das Potenzial in ihm. Ruben Zepuntke glaubt ihnen: Er beantragt eine Profi-Lizenz. Es ist ein Neuanfang. Eine Transformation. Vom Radfahrer zum Triathleten. Denn: Dies ist bereits sein zweiter Beginn einer Karriere als Profi-Sportler. In seiner ersten war er: Radprofi.

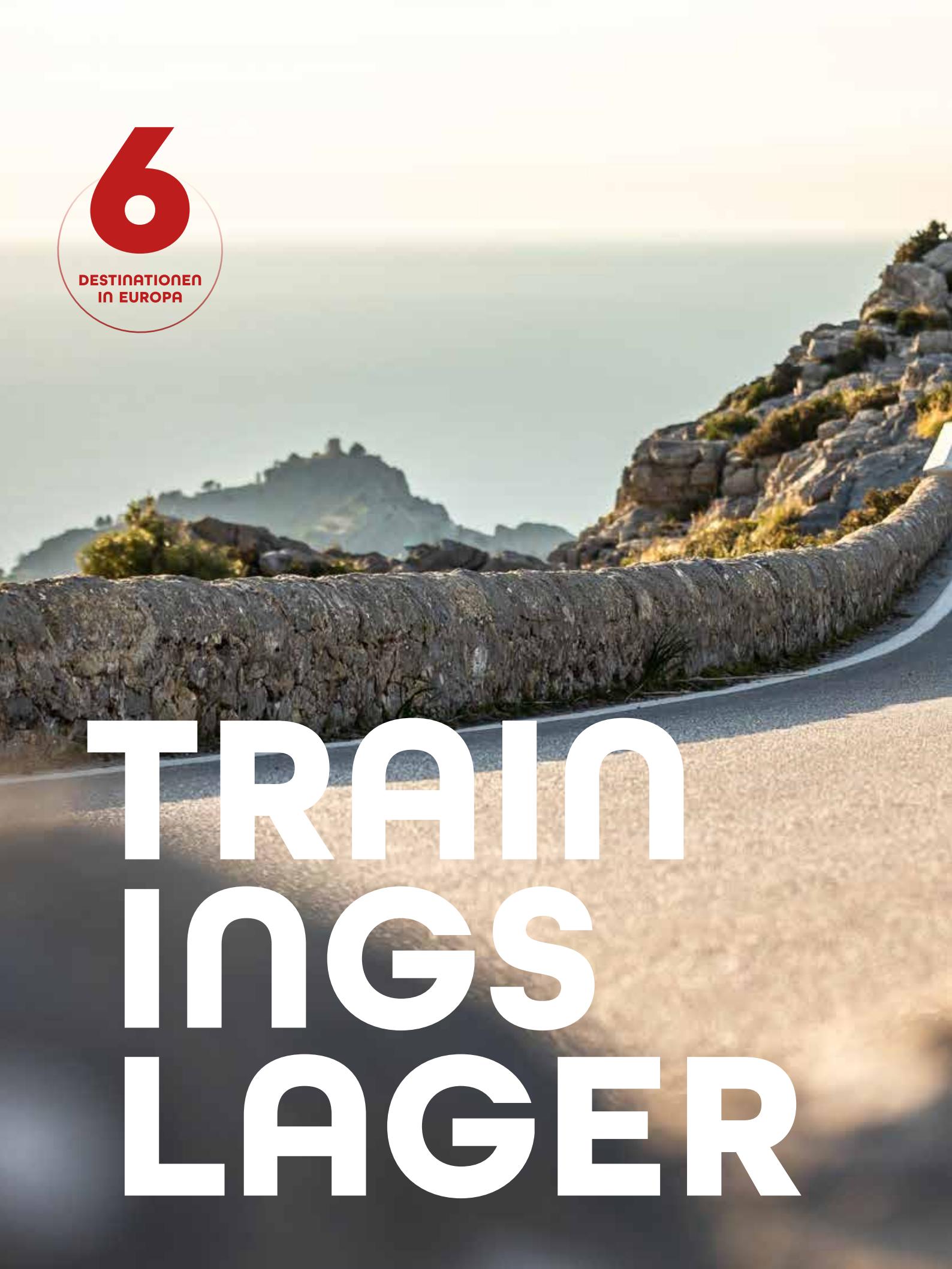
RUBEN ZEPUNTKE

---





# TRAININGSLAGER





# WÄRME, WEITE, BERGE UND MEHR: TOP-RADURLAUBS- UND TRAININGSLAGERZIELE IM ÜBERBLICK. PLUS: TRAUMTOUREN & TRAININGSTIPPS.

**Text:** Markus Hertlein **Foto:** Jens Scheibe

€

PREIS  
LEISTUNGS  
KLASSE  
IM TEST

# PREIS WERT

**GUT UND GÜNSTIG? ZEHN MODELLE  
DER PREIS-LEISTUNGS-KLASSE IM  
GROSSEN VERGLEICHSTEST.**



**Text:** D. Binnig, F. Böna, J. Schinnagel, M. Fischer, L. Echtermann  
**Fotos:** Cameron Baird, Gideon Heede

Die Inflation im Fahrradmarkt war über Jahre hinweg sehr hoch. Nun lautet eine extrem wichtige Frage: Was – wie viel „Rad“ – bekommt man nun noch für sein Geld? Wie viel sollte man investieren, um dauerhaft sportiv unterwegs zu sein und möglichst wenige Kompromisse eingehen zu müssen? Sechs der zehn aktuellen Testräder der Preis-Leistungs-Klasse basieren auf Aluminium-Rahmen. Im Vorjahr betrug die Carbon-vs-Alurahmen-Quote innerhalb des RennRad-Tests dieser Preisrange sechs zu acht. Die Carbon-vs-Alurahmen-Quote vor zwei Jahren innerhalb des RennRad-Tests dieser Preisklasse lautete: sieben zu drei. Das Verhältnis zwischen Felgen- und Scheibenbremsen-Modellen betrug im vergangenen Jahr eins zu acht. In dieser Saison sind alle Testmodelle mit Scheibenbremsen ausgestattet. Zwei der Testräder rollen auf 25 beziehungsweise 26 Millimeter breiten Reifen. An allen anderen sind mindestens 28 Millimeter breite Modelle montiert. Die potenziellen Einsatzgebiete der Testmodelle sind weit. Am einen, dem racig-sportiven Ende der Ausrichtungs-Range ist etwa das Benotti Fuoco Disc Carbon angesiedelt: Es ist das leichteste Modell des Testfeldes. Sein Gewicht in der Rahmengröße 56: 8,13 Kilogramm. Es punktete im Testverlauf vor allem mit seinem Beschleunigungsverhalten und seiner hohen Agilität. Ein anderes sehr sportives und auf den Race-Einsatz ausgerichtetes Testmodell ist das Stevens Izoard Disc. Es basiert auf einem sehr hochwertigen und steifen Carbon-Rahmen und punktete unter anderem mit seinem direkten Handling. Das Verhältnis von Stack

und Reach: 1,48. Am anderen Ende des Spektrums befinden sich etwa das Bombtrack Audax AL Road und das Trek Domane AL 5 Gen 4. Beide Testräder sind komfortorientierte Langstrecken-Modelle, die vor allem mit viel Dämpfungskomfort und einer sehr hohen Laufruhe punkten. Das Bombtrack rollt zudem auf den breitesten Reifen aller Testräder – an ihm sind 34 Millimeter breite WTB-Byway-TCS-Pneus verbaut, die ein extrem stark ausgeprägtes Dämpfungsverhalten und einen guten Grip bieten. An beiden Modellen sind am Rahmen je zahlreiche Anschraubpunkte für Flaschenhalter, Gepäckträger, Taschen und Schutzbleche vorhanden. Dadurch – und durch die sehr große maximale Reifenfreiheit – können beide Testräder auch als Gravel-, Bikepacking- und Commutingbikes gefahren werden. Das schwerste getestete Rad, das Myvelo Oslo, wiegt in der Rahmengröße 50 10,62 Kilogramm. Generell gilt gerade in der Preis-Leistungs-Klasse auch: Es sind, mehr oder weniger, Räder der Kompromisse. Irgendwo wird gespart – am Rahmen oder an der Ausstattung. Irgendwo machen die Hersteller Kompromisse. An neun der mit Disc-Bremsen ausgestatteten Testräder sind vollhydraulische Systeme verbaut – an einem Modell, dem Bombtrack Audax AL Road, ist „nur“ eine mechanische Scheibenbremse montiert. Bei der Dosierbarkeit und der Gesamt-Performance liegen die Hydraulik-Modelle vorne. Gewicht, Handling, Ausstattung, Aerodynamik, Komfort – und das alles in der Relation zu einer wichtigen Zahl: dem Preis in Euro. Das ist, was für Viele bei einem Rad kaufentscheidend ist. //



## KOMPAKT

### DAS GÜNSTIGSTE RAD

Giant Contend AR  
1799 Euro

### DAS LEICHTESTE RAD

Benotti Fuoco Disc Carbon  
8,13 Kilogramm

### DAS SCHWERSTE RAD

Myvelo Oslo  
10,62 Kilogramm

# **TRAMSORT**

## **SCHUTZ & SCHÜTTEN**

**SCHUTZBLECHE UND  
MONTIERBARE  
GEPÄCKTRÄGER IM  
GROSSEN TEST.**





SCHUTZBLECHE

&

GEPÄCKTRÄGER

# DAUERTEST

NEUE ROLLEN-TRAINER, KLEIDUNG,  
RAD SCHUHE & MEHR IM TEILS  
MONATELANGEN DAUEREINSATZ. DIE  
AUSFÜHLICHEN TESTERGEBNISSE.



## ZWIFT HUB ONE

**Preis: 599 Euro**

Zwift hat seinen bereits bekannten Trainer stark verändert: Das Gerät, das vom amerikanischen Hersteller Jetblack produziert wird, verfügt nun nur noch über ein einziges Ritzel und nennt sich Hub One. Geschaltet wird nicht mehr über die Schalthebel des Fahrrads, sondern nur noch virtuell über einen digitalen Schalter, der am Lenker befestigt wird. Somit ist es egal, ob man elf, zwölf oder 13 Ritzel an seinem Renn- oder Gravelrad hat, denn die eigene wird durch die virtuelle Zwift-Schaltung ersetzt. Der Zwift-Trainer ist ein solides Einsteigergerät. Das insgesamt rund 15 Kilogramm schwere System mit dem knapp fünf Kilogramm schweren Schwungrad kann maximal 1800 Watt oder 16 Prozent Steigung simulieren. Es verfügt leider über keinen Tragegriff. Klappbare Standbeine oder elastische Füße, die eine leichte seitliche Bewegung ermöglichen, gibt es nicht. Dieses Equipment muss theoretisch auf dem Aftermarket nachgekauft werden. Zwift gibt zudem eine Messgenauigkeit von  $\pm 2,5$  Prozent – was für ambitioniert trainierende Athleten ein recht hoher und das Training potenziell negativ beeinflussender Wert ist. Der Hub One punktet an anderer Stelle. Vor allem: mit seiner Einfachheit, seiner Robustheit und der intuitiven Bedienbarkeit. Man muss sich um wenig kümmern, und falls man das muss, findet man sich schnell in den beiden topfunktionalen Apps Zwift und Zwift Companion zurecht. Sobald man



DAUERTEST

TEAM FELT · FELBERMAYR

# PROFI TRAINING

**WEITERENTWICKLUNG - DARUM  
GEHT ES IN TRAININGS-PROZESSEN.  
EINBLICKE IN DAS PROFI-TEAM  
FELT-FELBERMAYR: SCOUTING,  
TRAINING UND LEISTUNGSWERTE.**



HINTERGRUND : TRAINING



# STABILISATION



DER RADSPORT IST, FÜR DIE MUSKULATUR, RECHT EINSEITIG. VIELE BEREICHE WERDEN OFTMALS VERNACHLÄSSIGT. DIES KANN LANGFRISTIG ZU PROBLEmen FÜHREN, AM RÜCKEN, DEM NACKEN UND ANDERSWO. GEGENMASSNAHMEN, TIPPS, ÜBUNGEN: TRAINING FÜR GESUNDHEIT UND LEISTUNG.

**Text:** Lisa Stanke, Daniel Götz **Fotos:** L. Stanke, C. Vos, D. Medrala

# TRANSFERS

VIELE TEAMS HABEN FÜR DIE NÄCHSTE SAISON „AUFGERÜSTET“: WIE ÄNDERT DIES DIE MACHTVERHÄLTNISSE 2024? TRANSFERS, TAKTIKEN & ANALYSE.

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

Das „Super-Team“ 2023 ist „aufgebrochen“: Einer der Top-Stars hat die Equipe Jumbo-Visma verlassen – und ist nach Deutschland gewechselt. Der Wechsel des vierfachen Grand-Tour-Siegers Primož Roglič ist der spektakulärste Transfer der Saison. „Ich habe das beste Team der Welt verlassen und jetzt eine besondere Herausforderung: Bora-Hansgrohe zum besten Team zu machen“, sagte Roglič. Wird dieser Transfer das „Machtgefüge“ im Profiradsport ändern? Die Aussagen und Ziele des deutschen Teams Bora-Hansgrohe für die Saison 2024 sind klar: Man will mit Roglič die Tour de France gewinnen. Aktuell scheint es nur fünf Weltklasse-Grand-Tour-Fahrer zu geben: Jonas Vingegaard, Sepp Kuss, beide Jumbo-Visma, Tadej Pogačar, UAE Emirates, Remco Evenepoel, Soudal Quick-Step und Primož Roglič. Doch: Der Slowene ist mit 34 Jahren der mit Abstand älteste dieser Top-Fahrer. Wie lange er dieses Niveau halten kann, ist demnach eine wichtige Frage. Er bringt keinen seiner früheren Helfer zu seinem neuen Team mit. Doch die Equipe hat insgesamt acht Fahrer neuverpflichtet. Im Hinblick auf Grand Tours sticht hier vor allem der Kolumbianer Daniel Felipe Martínez hervor: Der 27-Jährige gewann bereits die Gesamtwertungen des Critérium du Dauphiné, der Baskenland-Rundfahrt und der Volta ao Algarve. 2022 wurde er Gesamtdritter von Paris-Nizza. Im Jahr zuvor war er der entscheidende „Edelhelfer“ seines damaligen Kapitäns Egan Bernal – und verhalf ihm zum Giro-d’Italia-Sieg. Mit dem Spanier Roger Adrià wechselt ein weiterer Bergspezialist zu Bora-Hansgrohe, mit dem Italiener Matteo Sobrero ein sehr tempofester Zeitfahrer und Allrounder und mit dem Australier Sam Welsford ein schneller Sprinter. Junge Talente wie Alexander

Hajek aus Österreich und der deutsche Junioren-Weltmeister von 2022, Emil Herzog, ergänzen das Team 2024. Die Top-Mannschaft des Jahres 2023 war, ohne jeden Zweifel: Jumbo-Visma. Ab 2024 wird die Equipe „Visma-Lease a Bike“ heißen. Die Fahrer in den schwarz-gelben Trikots gewannen alle drei Grand Tours – und belegten bei der letzten, der Vuelta, das komplette Podium. Im Herbst wurden Gerüchte über eine Fusion mit der Equipe Soudal Quick-Step laut. Doch: Aus dem Zusammenschluss wurde nichts. Dies war eine gute Nachricht für den Radsport, denn eine Fusion hätte die ohnehin schon enorme Dominanz eines Teams potenziell noch weiter steigern können. Das Hauptziel der niederländischen Equipe bleibt: der Tour-de-France-Sieg.

## Top-Fahrer & Talente

Jonas Vingegaard ist der Fahrer, den es bei der Grande Boucle zu schlagen gilt. Mit dem amtierenden Vuelta-Sieger Sepp Kuss hat er den wohl stärksten „Helfer“ überhaupt. Zu den interessanten Neuverpflichtungen des Teams zählen gleich vier junge Bergbeziehungsweise Rundfahrtalente: der US-Amerikaner Matteo Jorgenson, 24, der Brite Ben Tulett, 22, der Norweger Johannes Staune-Mittet, 22, und der Belgier Cian Uijtdebroeks, 20. Erstgenannter gewann in der Saison 2023 die Tour of Oman und wurde Gesamtzweiter der Tour de Romandie. Zweitgenannter siegte bei der Tour of Norway – und gilt mit seinem Körpergewicht von nur 56 Kilogramm als einer der Bergfahrer der Zukunft. Gleicher gilt auch für den Norweger: Staune-Mittet gewann in der Vorsaison den renommierten Giro Next Generation und gilt als eines der größten Rundfahrer-Talente. Er steht exemplarisch für eine der erfolgreichsten Strategien des Teams: Top-Talente werden im eigenen Development-Team ausgebildet

# SCHNELL NACH OBEN

GESCHWINDIGKEIT, TAKTIK, SCHNELLKRAFT:  
DAS SIND BAHNRAD-SPRINTS. ALESSA-CATRIONA  
PRÖPSTER IST 22 - UND EIN TOP-TALENT.  
EINBLICKE, PORTRAIT & TRAININGS-TIPPS.

## 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](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 Saglam, 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 97813  
[joerg.gleichmar@bva-bikemedia.de](mailto:joerg.gleichmar@bva-bikemedia.de)

### Nationalvertrieb

PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

### Kundenservice

Mo-Fr: 9-13 Uhr  
T +49 (0) 89-41615 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

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

**Jahres-Abo:** 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.fahrraduecherkarten.de](http://www.fahrraduecherkarten.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** **Rad** **Radsport** **RadMarkt**



## Digitale EXTRA-Magazine

### PREIS-LEISTUNG



### GRAVELBIKES



### TEST-SPEZIAL



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)



## Schnee- männer

## Sicher durch den Winter

Wenn andere ins Schlingern kommen, fahren unsere Trikes auch bei Schnee und Eis kippssicher um jede Kurve. Aber Sicherheit heißt in der dunklen Jahreszeit noch mehr: eine brillante Beleuchtung, Gepäckunterbringung mit tiefem Schwerpunkt, und der Winterschutz Streamer hilft gegen Frostfüße. All das, und noch viel mehr, finden Sie in unserem Baukastensystem.

Sie wollen Fahrspaß auch bei Eis und Schnee? Fordern Sie Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket gleich 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)



RADURLAUB GRAN CANARIA

# GRAN CANARIA



# A

# N

P I C O S

**von null auf fast 2000 Meter: von  
höhenmetern, schluchten, wärme und  
meer - traum-touren und tipps für einen  
radurlaub auf gran canaria.**

