



# **RIDLEY**

---

English · Deutsch · 2019





## INTRODUCTION

### #BeTOUGH

It's the Ridley slogan since 2017. It means 'Being Tough' but also, 'Belgian Tough'.

Our roads. Our weather. Our cobblestone sections, together with our short, steep technical climbs. It makes Belgium the best country to ride your bike. Nowhere else can you get that cycling high as in Belgium. It's the perfect place to feel cycling history, just by riding your bike.

But, being tough is more than just suffering on the bike. It can also mean toughing it out under conditions or situations that test your will or push you to be your best self.

It's about getting up at 5 o'clock in the morning to commute to work. It's raining and windy, but you still get on that bike.

It's about swearing like a madman while you're cleaning your X-Trail after a muddy off-road ride. It's cold outside. You're soaking wet, fingers frozen. But you still wash that bike before hopping in the shower and grabbing yourself a hot coffee.

Join the Ridley peloton and share your toughest cycling moments on and off the bike with #BeTOUGH

### #BeTOUGH

Das ist seit 2017 der Slogan von Ridley. Er steht für „tough sein (being tough)“ und auch für „belgisch tough“.

Unsere Straßen. Unser Wetter. Unsere Kopfsteinpflasterpassagen in Verbindung mit den kurzen, steilen Anstiegen. Das macht Belgien zum besten Land für den Radsport. Nirgends sonst bekommst du so ein Cycling High wie in Belgien. Es ist der perfekte Ort, um Radsportgeschichte nur durch Radfahren zu erleben.

Tough sein ist aber mehr, als auf dem Bike Qualen durchzustehen. Es bedeutet auch, sich morgens um 5 auf das Rad zur Arbeit zu schwingen. Draußen regnet es, aber du freust dich auf die Fahrt.

Es bedeutet, wie ein Hafenarbeiter zu fluchen, wenn du dein X-Trail nach einer Ausfahrt im Schlamm wieder reinigst. Draußen ist es kalt. Du bist klatschnass, aber bevor du hineingehst und dir eine wohlverdiente Dusche und einen heißen Kaffee gönnst, muss dein Bike sauber sein. Das sind Qualen auf einem ganz neuen Level.

Komm ins Ridley-Peloton und teile deine härtesten Momente im Radsport unter #BeTOUGH mit uns – egal ob in oder neben dem Sattel.



# Taking aero to a new level

---

According to NASA, aerodynamics is the way air moves around things. Quite simple. When you got that first bike as a child, air was moving around you when you rode around your neighbourhood. Years later, we're all grown up, accumulated many memories, maybe got married, had some kids. In a nutshell, we all changed over time. But what has remained exactly the same throughout all these years is the principles of aerodynamics. We remain confronted with aerodynamics, and the way it slows us down, in exactly the same way - day after day, year after year.

Die NASA definiert Aerodynamik als das Verhalten, wie Luft um Gegenstände strömt. Denkbar einfach. Als du im Kindesalter mit deinem ersten Fahrrad durch die Straßen deiner Wohngegend gefahren bist, ist die Luft um dich und dein Fahrrad geströmt. Über die Jahre sind wir erwachsen geworden und haben verschiedene Erfahrungen gemacht, einige haben geheiratet und sind Eltern geworden. Wir haben uns verändert. Aber die Aerodynamik hat sich in dieser Zeit nicht verändert. Der Luftwiderstand muss immer noch überwunden werden und bremst uns, bei jeder Ausfahrt und an jedem Tag.

## How far can you go?

With this in mind, our R&D department engineers set out to give it their absolute best effort to seek out the borders of aerodynamics. They wanted to discover how far you can go in terms of materials in relation to aerodynamics. What about weight and stiffness? Or that ultimate transfer from power to speed? Their goal was simple: to build the fastest Ridley bike ever. This would require our engineers to create something new. Something better. Something that has never been done before. A whole new chapter in the Noah story.

We wanted the new Noah to be rebuilt from scratch, with every bike detail revised. But a plan without action is merely a dream. Hence, our search for the optimal tech-material combination began. To figure out how we could integrate aerodynamic laws on a bike with the best possible outcome, we turned to Flanders Bike Valley, a Belgian cycling innovation center where technology and material are merging. They became the soil for this project.

## Wie weit kann man gehen?

Vor diesem Hintergrund haben sich unsere Ingenieure das ambitionierte Ziel gesetzt, die Grenzen der Aerodynamik auszureizen. Aber wie weit kann man hinsichtlich der verwendeten Werkstoffe gehen? Welche Grenzen gibt die Aerodynamik vor? Hat es einen Einfluss auf Gewicht und Steifigkeit? Kann die Kraft in ultimativen Speed übertragen werden? Der Plan war klar: Wir wollten das schnellste Ridley Rennrad aller Zeiten bauen. Daher wollte unsere Forschungs- und Entwicklungsabteilung etwas komplett Neues schaffen. Etwas Besseres. Etwas, das noch nie zuvor gemacht wurde. Ein komplett neues Kapitel in der Geschichte des Noah.

Aber ein Plan, der nicht in die Tat umgesetzt wird, bleibt nur ein Traum. Daher wurde das Flanders' Bike Valley, ein belgisches Fahrrad-Innovationszentrum für die Forschung an Technologien und Werkstoffen, als Basis für dieses Projekt bestimmt. Wir wollten das neue Noah von Grund auf neu entwickeln und jedes einzelne Detail am Bike verbessern. Am Anfang stand die Suche nach der optimalen Kombination der Werkstoffe. Wie können wir die Regeln der Aerodynamik bestmöglich in ein Rennrad integrieren?

Mit diesen Untersuchungen unterscheiden wir uns jedoch nicht von unseren Mitbewerbern. Denn jeder Fahrradhersteller verfolgt ähnliche Ziele: die optimale Integration der einzelnen Fahrradkomponenten von der Gabel bis zur Sattelstütze, um den



Truth be told, this investigation doesn't set us apart from all the other bike manufacturers. But what does set us apart is our approach. Most focus on integrating every individual component from a bike going from the fork to the seatpost in order to lose as much drag as possible. The outcome? Aerodynamic loss in every adjusted piece.

But what we did was instead start from the idea that you want to create an undivided whole. We simply turned everything around. In the initial development stage our engineers started from a blueprint of the bike with steerer, fork and seatpost completely integrated. With this, the foundations were laid for what would be named the Noah Fast project.

#### Formula 1, a golf ball and the Noah Fast

What inspired us for this project? Let's just say it was a strange combination of fast things. The first inspiration came from the Formula 1 racing circuit. Every year, an F1 race car is completely built and designed from scratch. This method makes this sport extremely competitive and therefore the rate of improvement is so rapid. One of the methods used that's currently gaining market share in F1 car development is CFD (computational fluid dynamics) testing. This method uses numerical analysis and data structures that involve fluid flows.

kraftraubenden Luftwiderstand so weit wie möglich zu reduzieren. Wie lautet das Ergebnis? Ein geringerer Luftwiderstand an jedem geänderten Teil. Aber was, wenn du die Idee von der Schaffung eines ungeteilten Ganzen hast? Dann versuchst du, komplett neue Wege zu gehen. In der ersten Entwicklungsphase erarbeiteten unsere Ingenieure einen Entwurf des Rennrads, bei dem Gabelschaft, Gabel und Sattelstütze komplett in den Rahmen integriert wurden. Somit war die Basis für das Projekt mit dem Titel Noah Fast geschaffen. Aber was folgte als Nächstes?

#### Formel 1, ein Golfball und das Noah Fast

Was hat uns zu diesem Projekt inspiriert? Sagen wir einmal, eine verrückte Kombination aus schnellen Dingen. Die erste Inspiration entstammte dem Rennzirkus der Formel 1. In jedem Jahr wird ein F1-Rennwagen von Grund auf neu entwickelt und konstruiert. Aus diesem Grund ist dieser Wettbewerb so extrem umkämpft. Die Entwicklungsschritte sind sehr groß und erfolgen schnell. Eine der verwendeten Methoden, die aktuell auch in der F1-Fahrzeugentwicklung immer umfangreicher zum Einsatz kommt, sind CFD-Tests (Computational Fluid Dynamics). Dieses Verfahren nutzt eine numerische Analyse sowie Datenstrukturen zur Abbildung von Strömungen und verbessert das Verständnis der Entwickler bezüglich des Luftstroms um ein Objekt und wie dieser beeinflusst werden kann.

It improves developers' understandings of airflow around an object and how it can be influenced.

Hence, the next step in our development process was to use CFD to test the Noah Fast blueprint. The best test results were then 3D printed and tested again in the wind tunnel. Based on these findings, our engineers cut out the seatpost, fork and steerer for the first prototype. It was done in a way where the ultimate frame component integration was met. The final result? The aerodynamic loss in component integration was zero. So, our R&D department succeeded in minimizing the aerodynamic loss and the drag around the frame and its components to its minimum.

Being inspired by Formula 1 technology doesn't seem so strange in terms of speed. But what if you knew that our engineers were also inspired by... a golf ball? Would you rather declare them fools or geniuses? Our engineers claimed that a golf ball is more sophisticated in terms of aerodynamics than we could ever imagine and that we could profit from it on a race bike. A golf ball can reach speeds of 250+ km/h, thanks to its drag-reducing mechanism. The secret is in the small dimple design on the ball's surface. These dimples deliver an ingeniously aerodynamic advantage by creating small turbulences around the surface which improves overall drag performance. Our engineers integrated these dimples on the Noah Fast in what we call our F-Surface Plus technology.

Daher kam im nächsten Schritt der Entwicklungsphase CFD zum Einsatz, um den Entwurf des Noah Fast ersten Tests zu unterziehen. Die Modelle mit den besten Testergebnissen wurden im 3D-Druckverfahren hergestellt und im Windkanal erneut getestet. Auch hier wurden die Modelle mit den besten Ergebnissen bestimmt. Anhand dieser Informationen haben unsere Ingenieure dann Sattelstütze, Gabel und Gabelschaft für den ersten Prototyp hergestellt, wobei auf eine optimale Integration der Rahmenkomponenten geachtet wurde. Das Endergebnis? Die aerodynamischen Verluste bei der Komponentenintegration lagen bei Null. Unsere F&E-Abteilung schaffte es also, den aerodynamischen Verlust sowie den Luftwiderstand im Bereich des Rahmens und seiner Komponenten auf ein Minimum zu reduzieren.

Sich in Sachen Speed von der Formel 1 inspirieren zu lassen, ist nicht gerade abwegig, oder? Aber was würdest du sagen, wenn du wüsstest, dass sich unsere Ingenieure auch von einem Golfball inspirieren ließen? Würdest du sie dann eher als Dummköpfe oder als Genies bezeichnen? Unsere Ingenieure sagten, dass ein Golfball eine ausgeklügeltere Aerodynamik hat, als wir jemals annehmen würden und dass wir bei einem Rennrad davon profitieren könnten. Dank eines den Luftwiderstand reduzierenden Effekts kann ein Golfball Geschwindigkeiten von 250 km/h und mehr erreichen. Das Geheimnis liegt in den kleinen Dellen (sogenannte Dimples) an der Balloberfläche.





### **The influence of André Greipel**

When it came time to convert theory to practice, we could never have dreamed of a better partner than German sprinter André Greipel. He was one of the success factors during the development of this bike as well as one of the driving forces behind the Noah Fast project. He engaged himself to bring the knowledge of sprinting into practice and to thoroughly test this bike in every aspect.

Greipel received the Noah Fast prototype and literally pushed it to its limits during his intensive sprint trainings. Our engineers received his feedback and applied it to the Noah Fast. A couple of tough weeks were ahead of us as our deadline approached, namely the Tour de France where the bike was to be officially launched.

In that tiny window of time, our technical department invited André Greipel to the Belgian race track in Zolder. He arrived on the track, put on his sprint jersey, meticulously fitted his aero helmet onto his head and hopped on the Noah Fast which had been completely adjusted according to the German powerhouse's recommendations. Two pedal clicks and some screeching tires were the last things our engineers heard. Taking lap after lap, accumulating kilometers on the track, searching for the limits in every corner, André Greipel literally became one with the Noah Fast. The final test of the Noah Fast quickly turned into a whole day. André was really surprised with the outcome of this project. Finally...tested and approved, named André Greipel.

### **We took aero to a new level**

From the simple idea of making the fastest Ridley bike ever, the integration of the newly gathered technologies and materials, the intensive testing with André Greipel to the official Noah Fast launch at the Tour de France. We came from far, but we can proudly say that we made it. This is the fastest Ridley bike ever. A new standard in the cycling industry that touches the borders of aerodynamics.

Unfortunately, we can't eliminate aerodynamic drag altogether and maybe we will never find the exact aerodynamic borders. But damn, we came pretty close. With this bike, you cut through wind like never before. We definitely took aero to a new level.

Diese Dimples sorgen für einen genialen aerodynamischen Vorteil, indem sie entlang der Oberfläche kleine Turbulenzen erzeugen, die wiederum den Luftwiderstand senken. Unsere Ingenieure setzten auch am Noah Fast auf solche Dimples und nennen die Technologie F-Surface Plus

### **Der Einfluss von André Greipel**

Um die Theorie in die Praxis umzusetzen, hätten wir uns keinen besseren Partner als den deutschen Sprinter André Greipel wünschen können. Er war ein wichtiger Erfolgsfaktor im Laufe der Entwicklung dieses Rennrads sowie eine der treibenden Kräfte hinter dem Noah Fast-Projekt. Er brachte sich umfassend ein, um seine Kenntnisse im Bereich Sprint in die Praxis zu bringen und dieses Rennrad auf Herz und Nieren zu testen.

Als Greipel den Prototyp des Noah Fast erhielt, hat er das Rennrad bei seinen intensiven Sprint-Trainings sprichwörtlich an seine Grenzen gebracht. Unsere Ingenieure bekamen sein Feedback und setzten seine Empfehlungen beim Noah Fast um. Vor uns lagen ein paar harte Wochen, denn unsere Deadline rückte immer näher: die Tour de France, bei der das Rennrad offiziell vorgestellt werden sollte.

In dieser Zeit luden unsere Konstrukteure André Greipel zur belgischen Rennstrecke in Zolder ein. Sie gaben ihm das erste Noah Fast, das bereits über die von dem deutschen Kraftpaket empfohlenen Verbesserungen verfügte. André war von dem Ergebnis dieses Projekts sehr beeindruckt.

Er kam zur Rennstrecke, zog sich sein Sprinter-Trikot an, passte den Aero-Helm sorgfältig an seinen Kopf an und setzte sich auf das Noah Fast. Zwei Pedalklicks und ein quietschender Reifen waren das Letzte, was unsere Ingenieure gehört haben. Runde für Runde, Kilometer für Kilometer, auf der Suche nach dem Limit in jeder Kurve, verschmolz André Greipel mit dem Noah Fast zu einer Einheit. Letztendlich hat der finale Test des Noah Fast den ganzen Tag gedauert. Von André Greipel geprüft und für gut befunden.

### **Aero auf einem ganz neuen Niveau**

Von der Idee zur Entwicklung des schnellsten Ridley Rennrads aller Zeiten, der Integration neuer Technologien und Werkstoffe, der intensiven Tests mit André Greipel bis zur offiziellen Vorstellung des Noah Fast bei der Tour de France. Die Anstrengungen waren groß, aber wir können mit Stolz sagen, dass wir es geschafft haben. Das ist das schnellste Ridley Rennrad aller Zeiten. Der neue Maßstab in der Fahrradbranche, der den Grenzen des Machbaren in Sachen Aerodynamik sehr nahekommt.

Leider können wir den Luftwiderstand nicht auf Null reduzieren und vielleicht werden wir niemals die optimale Aerodynamik finden, aber wir sind der Sache verdammt nah gekommen. Mit diesem Rennrad durchschneidest du den Wind wie noch nie zuvor. Damit haben wir Aero definitiv auf ein ganz neues Niveau angehoben.

# The Noah range

---

The Noah range incorporates years of experience in developing aerodynamic standards in the cycling industry. Synergies between experienced in-house R&D engineers and top sprinters in the pro peloton have led to industry-leading breakthroughs.

Die Noah-Serie basiert auf jahrelanger Erfahrung bei der Entwicklung aerodynamischer Standards in der Radbranche. Synergieeffekte zwischen erfahrenen F&E-Ingenieuren und Top-Sprintern aus dem Profi-Peloton haben bahnbrechende und branchenführende Durchbrüche ermöglicht.



Noah Fast // Grey Metallic – Black – Red Metallic // Matte finish



Noah Fast Disc // Grey Metallic – Black – Red Metallic // Matte finish



Noah // Pearl White – Red – Black // Glossy finish



Noah Disc Aero+ // Anthracite Grey – Black – Red Metallic // Matte finish

# Pure Line Look Book

For several years now, Ridley specializes in customizing carbon frames. Every cyclist gets the chance to ride with a unique bike. And there's nothing more fun than riding with a bike that captures everyone's attention.

Seit mehreren Jahren spezialisiert sich Ridley nun schon auf die fahrerspezifische Anpassung von Carbonrahmen. Alle Fahrer bekommen die Möglichkeit, mit einem einzigartigen Rad zu fahren. Gibt es etwas Schöneres, als mit einem Bike zu fahren, das alle Blicke auf sich zieht?



Red and black, two colors that are loved in the peloton. It's aggressive, fast and fierce. **#RidleyPureLineXL**

Rot und Schwarz, zwei Farben, die im Peloton äußerst beliebt sind. Sie sind aggressiv, schnell und bedrohlich. **#RidleyPureLineXL**

[@ridley\\_bikes](#)



Female cyclists like pink. Stereotypical perhaps... But, wow, Celine's bike is so good looking. We're sure this bike is a head-turner during every group ride. **#RidleyPureLineTeam**  
Fahrerinnen lieben Rosa. Was für ein Klischee! Vielleicht, aber ... wow, Celines Bike sieht wirklich gut aus. Bestimmt verdrehen sich bei Gruppenfahrten viele danach den Kopf. **#RidleyPureLineTeam**

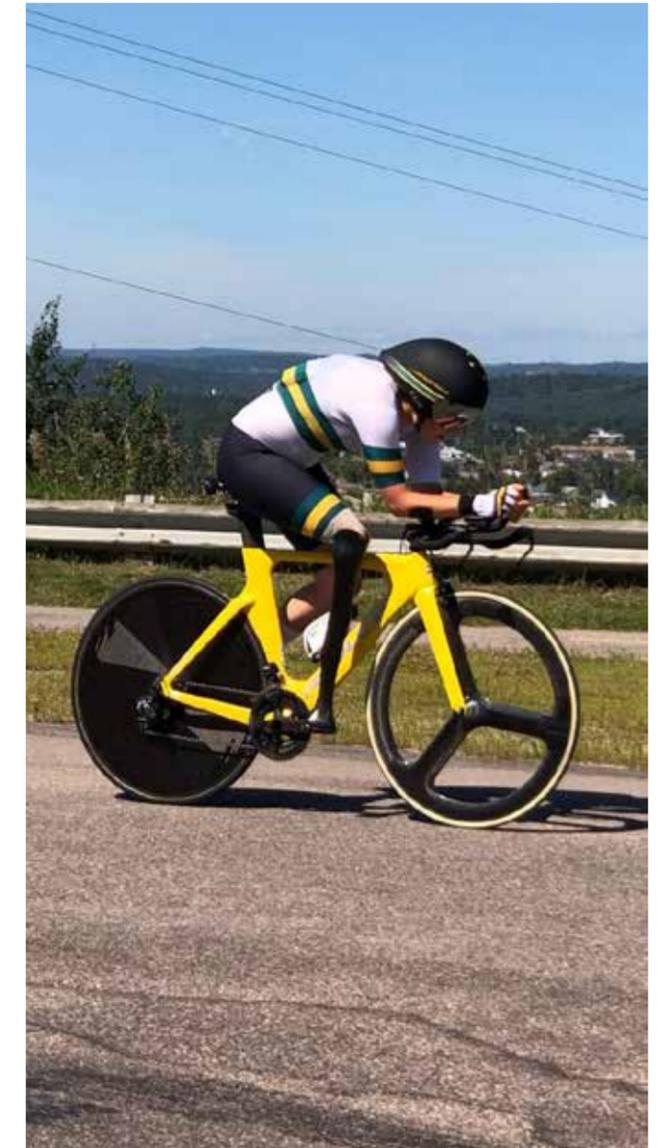
[@vanelverdingheceline](#)



We love colors that stand out, but don't shout. Some kind of phthalo green (yes, that's a word) and sand brown. This Liz SL Disc is just classy. Nice job Camilla! **#RidleyPureLineTeam**

Wir lieben Farben, die hervorstechen, aber nicht zu knallig sind. Eine Art Phthalo-Grün (ja, das ist ein Wort) mit Sandbraun. Dieses Liz SL Disc hat einfach Klasse. Gute Arbeit, Camilla! **#RidleyPureLineTeam**

[@millasmiles](#)



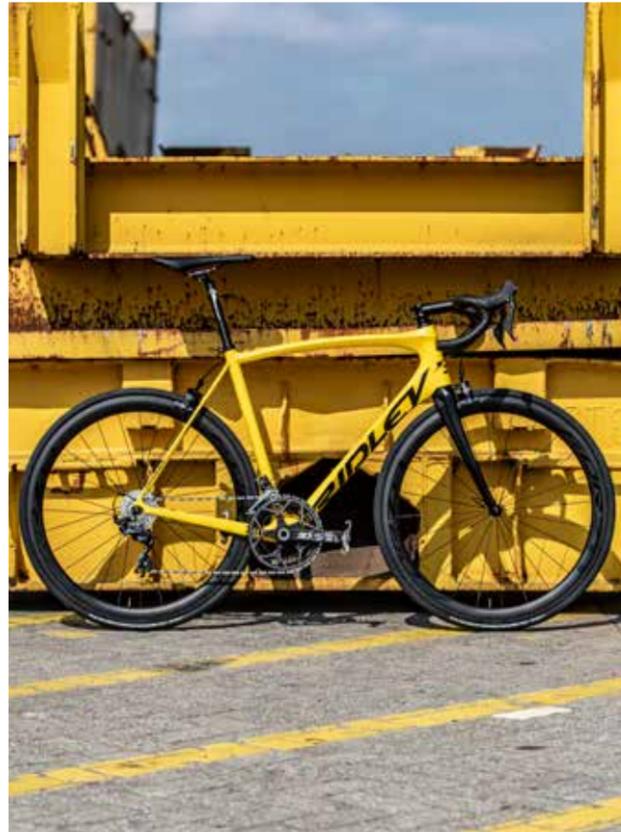
Ever met Hannah? Now, she's an inspiration for all of us. Just like her Dean. Yellow with a silver Ridley, even though she's always hunting for Gold. Go Hannah! **#RidleyPureLineClassic**

Hast du Hannah schon einmal getroffen? Sie inspiriert uns alle immer wieder. Genau wie ihr Dean. In Gelb mit einem silbernen Ridley-Schriftzug, obwohl sie immer auf Goldkurs ist. Auf geht's, Hannah!!! **#RidleyPureLineClassic**

[@hanmacdougall06](#)

A color can reflect a personality. This color scheme makes us smile. Puts us in a happy, superbly good mood. Well, meet Lars, he always gives you the same feeling. **#RidleyPureLineClassic**  
 Manchmal steht eine Farbe für eine Persönlichkeit. Diese Farbkombination bringt uns zum Lächeln, macht uns glücklich. Nun, bei Lars ist es genauso. Er bringt immer dieses Gefühl mit. **#RidleyPureLineClassic**

@larszachiassen



Yellow, the color of happiness **#RidleyPureLineXL**  
 Gelb, die Farbe der Freude **#RidleyPureLineXL**

@ridley\_bikes



Love exploring Canadian gravel roads? Well, Ralph does that on his tone-on-tone blue X-Trail. Style Icon, no doubt about that. **#RidleyPureLineClassic**  
 Du erkundest am liebsten die kanadischen Schotterpisten? Ralph macht das auf seinem blauen X-Trail, das Ton auf Ton gehalten ist. Einfach eine Stil-Ikone, da besteht kein Zweifel. **#RidleyPureLineClassic**

@ralph\_raft



The new Ridley Pure Line color scheme. Ballys metallic grey with a soft pink front fork and XL Ridley on the down tube. **#RidleyPureLineXL**  
 Die neuen Farbkombinationen der Ridley Pure Line. Ein starkes Metallic-Grau mit einer sanften, rosafarbenen Gabel und einem extra großen „Ridley“ auf dem Unterrohr. **#RidleyPureLineXL**

@ridley\_bikes

The Helium was the first bike this heritage design was applied to. According to us, it is also one of the best matches you can make. Eat Sleep Cycle just proved our point by taking this pic in beautiful Girona. **#RidleyPureLineHeritage**

Das Helium war das erste Rad, das mit dem Retro-Design Bekanntheit machte. Wenn es nach uns geht, passt kaum etwas besser zusammen. Eat Sleep Cycle belegt unsere Meinung eindrucksvoll mit diesem Foto im wunderschönen Girona. **#RidleyPureLineHeritage**

@eat\_sleep\_cycle





Never say Paul has no style. Look at that Black – Gold Fenix SL Disc, and check out his seatpost clamp. The details finish the job... **#RidleyPureLineTeam**

Sag bloß nicht, Paul hätte keinen Stil. Sieh dir dieses Fenix SL Disc in Schwarz und Gold mit seinen coolen Details wie etwa der Sattelstützenklemme an. Die Details machen hier wirklich alles klar ... **#RidleyPureLineTeam**

@polphe

The bike that conquered social media. The Noah SL Disc Aero+ in that Belgian Blue heritage paint scheme. Social media invented a word for this: bikeporn. **#RidleyPureLineHeritage**

Das Bike, das Social Media erobert hat. Das Noah SL Disc Aero+ mit grandioser Lackierung in belgischem Retro-Blau. Die sozialen Medien haben ein Wort dafür erfunden: Bikeporn. **#RidleyPureLineHeritage**

@ridley\_bikes





You know what's always good looking? Black and white. Even when you've just raced for close to an hour through muddy fields. Just ask Laura! **#RidleyPureLineClassic**  
 Weißt du, was immer gut aussieht? Schwarz und Weiß. Selbst, wenn du gerade eine Stunde über schlammige Felder geredet bist. Das glaubst du nicht? Frag' Laura! **#RidleyPureLineClassic**

@verdonscholaura

Our X-Night SL Disc, tone-on-tone. Cyclocross bikes were one of the first bikes Ridley made, together with the original Pure Line. A match made in heaven. **#RidleyPureLineClassic**

Unser X-Night SL Disc, Ton in Ton. Cyclocross-Räder waren die ersten Bikes, die Ridley hergestellt hat, zusammen mit der ursprünglichen Pure Line. Eine himmlische Verbindung? **#RidleyPureLineClassic**

@ridley\_bikes



In your face! When a Pure Line is overwhelmingly powerful. No more words needed... **#RidleyPureLineClassic**

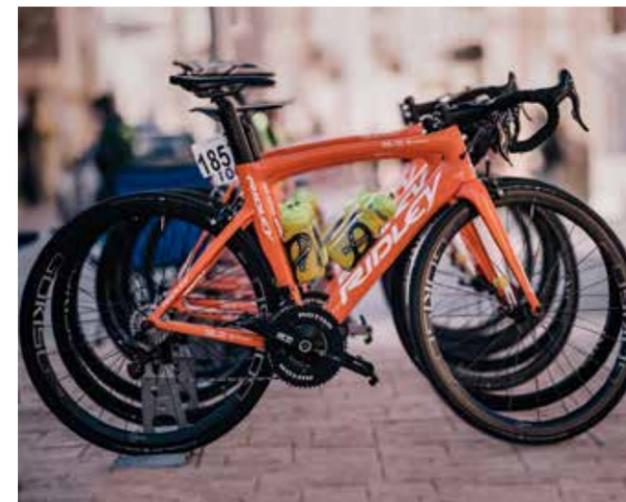
Volltreffer! Wenn ein Pure Line einfach überwältigend ist. Braucht es keine weiteren Worte mehr ... **#RidleyPureLineClassic**

@Spinn.no

Go off-road in style. Alloy grey and bright orange on a carbon X-Trail, how cool is that? **#RidleyPureLineClassic**

Ab ins Gelände, aber bitte mit Stil. Alu-Grau und leuchtendes Orange an einem X-Trail aus Carbon, wie cool ist das denn bitte? **#RidleyPureLineClassic**

@mixelb



Where does the Pure Line Team come from? Easy, it used to be a design concept uniquely made available for cycling teams. Thanks to its overwhelming success, we made it available for everyone. **#RidleyPureLineTeam**

Wo kommt Pure Line Team her? Ursprünglich war das Design nur für Radsport-Teams gedacht. Dank seines Erfolges bieten wir es nun für alle an. **#RidleyPureLineTeam**

team\_sauerland\_nrw



That's a Dean you'll never miss. 3Athlon implemented their house style color onto his TT bike. **#RidleyPureLineClassic**

Das ist ein Dean, das man gar nicht übersehen kann. 3Athlon hat seine Heimfarben auf dieses Zeitfahrrad gebracht. **#RidleyPureLineClassic**

@3athlon

# BETOUGH MOMENT

Victor Campenaerts // Lotto Soudal Pro Rider



Wednesday, August 22, on the plane to Malaga. Flight number 35 this season. My BeTOUGH moment? Overcrowded airplanes...

Let's take a step back in time. Beginning of July. I'm at training camp right now. My goals are the European Championships and hard time trials in stage races. We're going to train extremely hard for four weeks. Sleep, eat, train, repeat. But that's being a pro, right? And I don't mind that. Not at all.

But then you get on a plane heading towards a race. You're completely ready. Physically and mentally completely ready to perform. Peaking, but also having a lower resistance. Vulnerable, you can say. And there you are. Stuffed in an airplane chair. That air-conditioning is blowing bacteria your way and three seats in front of you someone is already coughing...

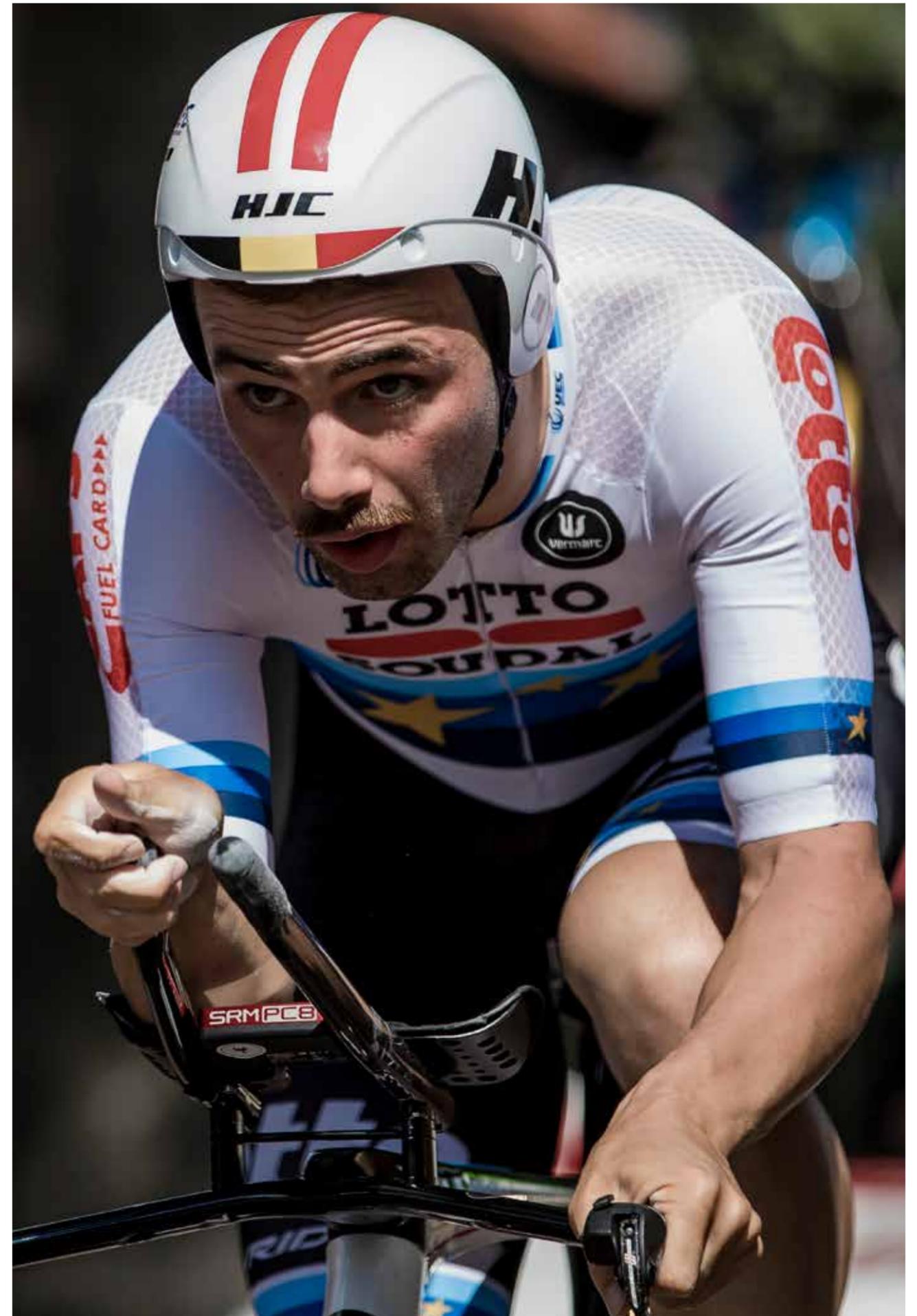
In that moment there's only one thought crossing your mind - how the hell will I remain healthy until the start of my race? Every flight, this scenario repeats itself. That's #BeTOUGH as well. Suffering, but on a whole different level.

Mittwoch, 22. August, im Flugzeug nach Malaga. Flug Nummer 35 in dieser Saison. Mein BeTOUGH-Moment? Überfüllte Flugzeuge ...

Gehen wir etwas in der Zeit zurück. Anfang Juli. Ich bin im Trainingscamp. Meine Ziele sind die Europameisterschaften im Einzelzeitfahren und schwere Einzelzeitfahren bei den Etappenrennen. Wir werden 4 Wochen lang extrem hart trainieren. Schlafen, essen, trainieren und wieder von vorn. Aber das ist eben so, wenn man Profi ist, oder? Und das macht mir nichts aus. Überhaupt nichts.

Aber wenn du dich in das Flugzeug zum Rennen setzt ... Du bist vollkommen bereit. Körperlich und geistig völlig bereit für höchste Leistungen. Du bist voll auf der Höhe, aber auch etwas anfälliger. Verletzlich, könnte man sagen. Und dann sitzt du da. Eingezwängt in einen Flugzeugsitz. Die Klimaanlage bläst dir Bakterien ins Gesicht und 3 Sitze vor dir hustet schon jemand vor sich hin ...

In solchen Momenten hast du nur einen Gedanken: „Wie zum Teufel soll ich beim Rennen gesund an den Start gehen?“ Es ist jeden Flug dasselbe. Das ist auch #BeTOUGH. Leiden auf einem ganz anderen Level.



# The Female Liz

Liz SL Disc // Midnight Blue - Aubergine - Red  
Shimano Ultegra Di2 // Forza RC45

Women deserve only the best. With the Liz SL Disc, we equip an endurance frame with disc braking, electronic shifting and medium deep profile wheels with 25mm tires. It is easily the perfect partner for any road adventure you choose to take on.

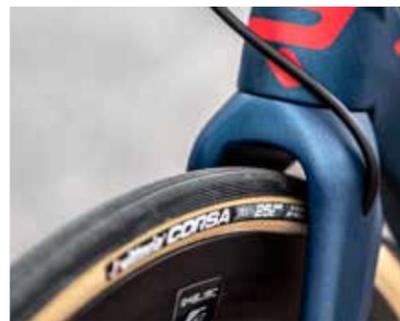
You may not think you need such a technologically advanced bike, but once you feel the ride it delivers, you'll never want to go without it again.

Frauen verdienen nur das Beste. Mit diesem Liz SL Disc kombinieren wir Scheibenbremsen, elektronische Schaltung und Felgen mit mittelhohem Profil mit 25 mm breiten Reifen und einem Endurance-Rahmen. Zugegeben, es ist nicht das günstigste Rad. Aber es ist der perfekte Partner für jedes Asphalt-Abenteuer, das du dir vorstellen kannst.

Brauchst wirklich diese ganze technische Ausstattung? Vielleicht nicht. Aber wenn du dich daran gewöhnt hast, wirst du nie wieder ohne fahren wollen.



Electronic shifting



25mm tires



From Aubergine to red



Deep (canti) rims



Campy EPS



Ridley 'R' detail



# The Lotto Soudal Pro

Fenix SL // Black - White - Red (Lotto Soudal Replica)  
Campagnolo Super Record EPS // Campagnolo Bora Ultra

Lotto Soudal rides the Fenix SL with Campagnolo Super Record EPS and Bora Ultra wheels. Lars Bak has raced numerous kilometers with this bike. It's conquered cobbled hills during the Tour of Flanders. Survived hell in Paris-Roubaix.

The pro riders race Roubaix with 28mm Vittoria Corsa tubulars and extra thick Lizard Skins bar tape. Together with the Fenix frame, their comfort is guaranteed.

Das Team von Lotto Soudal fährt das Fenix SL mit Campagnolos Super Record EPS-Komponenten und Bora Ultra-Laufrädern. Lars Bak hat bei Rennen schon zahllose Kilometer auf diesem Bike zurückgelegt. Kopfsteinpflaster-Ansteige bei der Flandern-Tour bewältigt. Die Hölle des Nordens überstanden.

Die Profifahrer bestreiten Paris-Roubaix mit 28 mm breiten, schlauchlosen Vittoria Corsa und besonders dickem Lenkerband von Lizard Skins. Zusammen mit dem Fenix-Rahmen ist das ihre beste Komfortgarantie.

# The Entry Model

Fenix C // Red - Bordeaux - White  
Shimano Ultegra ML // Forza RC31

It isn't easy to take up cycling. Which bike to buy? Do you go for carbon or aluminium? Do you spend a bit more for quality?

With the Fenix C Ultegra ML you can start cycling on a trustworthy, quality bike. It is the ideal catalyst for two-wheeled pleasure. With its Shimano Ultegra group, shifting is smooth. Forza RC31 and Vittoria Zaffiro tires are your trusty companions for safely discovering the roads with minimal chance for a flat.

Der Einstieg in den Radsport ist nicht einfach. Welches Bike möchtest du kaufen? Willst du Carbon oder Aluminium? Möchtest etwas wirklich Hochwertiges (und dafür auch mehr bezahlen)?

Mit dem Fenix C Ultegra ML kannst du auf einem zuverlässigen und qualitätvollen Rennrad in den Sport einsteigen. Es ist dein Mittel für mehr Spaß. Die Shimano Ultegra-Schaltgruppe läuft perfekt. Die Forza RC31-Laufräder und die Vittoria Zaffiro-Reifen sind deine Begleiter für lange Strecken ohne Platten.



Ultegra shifting



Based on the pro's Fenix



Rim braking

# The Endurance Beast

Fenix SLX Disc // Black - Red  
Campagnolo Potenza // Campagnolo Zonda



Disc braking



Potenza shifting



27mm seat post

The Fenix SLX Disc is our lightweight, endurance disc bike. It surely earns its impressive title. You can take this bike climbing or go and eat some cobbles – heck, do them both! Either way, you're guaranteed one hell of a ride.

Its top-notch frame is partnered with Campagnolo Potenza group and Zonda wheels to deliver you an amazing riding experience at an affordable price. Needless to say, the Fenix SLX Disc is a superb partner for Gran Fondo riders.

Das Fenix SLX Disc ist unser Leichtbau-Endurance-Rennrad mit Scheibenbremsen. Es liefert jedes Mal perfekte Performance ab. Mit der Campagnolo Potenza-Schaltgruppe und den Zonda-Laufrädern hast du ein erschwingliches Bike mit erstklassigen Komponenten und hervorragendem Rahmen.

Mit diesem Rennrad kannst du Anstiege meistern, Kopfsteinpflaster überstehen und sogar beides kombinieren und einen Höllenritt hinlegen. Das Fenix SLX Disc ist ein optimaler Partner für jeden Langstreckenfahrer.

# The Fenix range

---

Our Fenix is the quintessential "all-round" bike. It offers the perfect blend of performance, weight, strength, stiffness and especially comfort for long days in the saddle. Its unique diamond shape tubing creates reinforced edges for a robust frame with increased impact-resistance.

Unser Fenix ist das typische Allround-Bike. Es bietet die perfekte Mischung aus Leistung, Gewicht, Festigkeit, Steifigkeit und besonders viel Komfort für lange Tage auf dem Sattel. Dank dem einzigartigen rautenförmigen Rohrsatz sind die Kanten besonders stabil, was für einen robusten Rahmen mit erhöhter Schlagfestigkeit sorgt.



Fenix SL // Black – Anthracite – Red Metallic // Glossy finish



Fenix SLX Disc // Smokey Black – Red – Cool Grey // Matte - Glossy finish



Fenix C // Anthracite – Black – Turquoise // Satin finish



Fenix SL Disc // Black – White – Red // Glossy finish



# I'm hurting the World Champ...Nice!

---

Tiesj Benoot // Lotto Soudal Pro Rider

People often ask you: "What were you thinking when you were winning that race?" The truth is, not that much. When the race is ongoing, you're focused. Focused on your legs. Focused on the course. And especially during this Strade Bianche, focused on eating and drinking.

Die Leute fragen dich oft: „Woran dachtest du, als du dieses Rennen gewonnen hast?“ Um ehrlich zu sein: nicht wirklich viel. Wenn das Rennen läuft, bist du konzentriert. Konzentriert auf deine Beine. Konzentriert auf die Strecke. Und besonders bei der Strade Bianche konzentriert auf Essen und Trinken.



### Ideal Conditions

To win a race everything needs to go perfect. Well...for some riders the stars don't need to be perfectly aligned to win. But for me, they have to be exactly in place. Before Strade Bianche, I do have to admit, I had a really good feeling.

First of all, it started with the feeling about this race. It was the third time I participated. The two previous times I finished 8th. The legs felt good during the first cobble Classics and I was back home from an altitude training camp. It was even raining that day.

I felt ready to be there when it came time to race for the win. I just needed good legs and a bit of luck. Little did I know, I would have both.

### I'm hurting the World Champ

At 54km from the finish (130km in the legs) we started the eighth gravel section. One of the longest sections and with the Monte Sante Marie it was also one of the toughest of them all. Just before, a group containing Michal Kwiatkowski and Alejandro Valverde had split from the peloton. I had to react, so I made the jump together with Peter Sagan.

### Ideale Bedingungen

Wenn du ein Rennen gewinnen willst, muss alles wie am Schnürchen laufen. Nun ... bei manchen Fahrern müssen nicht alle Sterne perfekt stehen, damit sie gewinnen. Bei mir muss hingegen wirklich alles stimmen. Vor der Strade Bianche hatte ich ein wirklich gutes Gefühl, das muss ich zugeben.

Es begann mit dem Gefühl für dieses Rennen. Es war meine dritte Teilnahme. Zuvor war ich zwei Mal auf dem 8. Platz gelandet. Meine Beine fühlten sich schon bei den ersten Kopfsteinklassikern sehr gut an und ich kam gerade aus einem Höhentrainingslager. Es regnete sogar an diesem Tag.

Ich war bereit, bei diesem Rennen auf Sieg zu fahren. Ich brauchte nur gute Beine und ein bisschen Glück. Da wusste ich noch nicht, dass ich beides haben würde.

### Ich lasse den Weltmeister bluten

54 km vor dem Ziel (mit 130 km in den Beinen) erreichten wir den achten Schotterabschnitt. Einen der längsten und mit dem Monte Sante Marie auch einer der härtesten. Kurz davor hatte sich eine Gruppe vom Hauptfeld gelöst, in der auch Michal



When I attacked, my legs felt really good. Zdenek Stybar had to let my wheel go, just as Sep Vanmarcke did. Sagan followed, but I think this was the first time in my career I had such good legs that I was able to hurt him. I can tell you, that really counts as motivation.

When we got back in the leading group, a number of attacks occurred again. Romain Bardet and Wout Van Aert escaped, and the cooperation in the chasing group was a disaster. I rode up to Pieter Serry (another Belgian) and told him I was going to attack. He followed.

Kwiatkowski und Alejandro Valverde waren. Ich musste reagieren, also sprang ich zusammen mit Peter Sagan heraus.

Beim Angriff fühlten sich meine Beine sehr gut an. Zdenek Stybar musste bald schon mein Hinterrad aufgeben und auch Sep Vanmarcke kam nicht mehr mit. Sagan blieb dran, aber es war – glaube ich – das erste Mal in meiner Karriere, dass meine Beine so gut waren, dass ich ihm weh tun konnte. Und das war wirklich eine große Motivation.

Als wir die führende Gruppe erreicht hatten, kam es zu weiteren Attacken. Romain Bardet und Wout Van Aert rissen aus und die Zusammenarbeit unter den Verfolgern war eine Katastrophe. Ich

We both escaped, created a gap, but every time Serry took over, the pace dropped a little bit and I sensed I could do better. But, I knew as well that I had to wait until the next sector with that climb towards Colle Pinzuto. Then I attacked again.

### Got them

Mario Aerts and Bart Leysen, my directeurs sportif (also known as DS) for that race, told me I was 40 seconds behind on the leading riders of Van Aert and Bardet. I knew I had about 2km (the length of that gravel sector) to close the gap. I attacked, and started chasing them down. Mario and Bart kept me in the loop about the gap between me and the duo up the road.

„25 seconds“

„10 seconds“

„50 meters, they're just in front of the cars“

That gap closed so quickly. I was really surprised. For a second, I thought: „If I close that gap so fast, then it's Van Aert and Bardet against me - two against one. Could I be the best today?“ But, my focus came back really quick. I closed the gap, took a gel and Mario told me the next sector was already within 3km. The last gravel section. We started the climb and I thought, why not give it a try? So I did.

Once you're riding in front and the neutral car is following you, sometimes your mind slips away. You start thinking – dreaming a little. But I knew some hard sections would be coming up and victory wasn't mine yet. Bart and Mario helped me a great deal with that. They started to guide me, km by km. Which uphill sections were coming up. Which difficult turns I had to take. Also the fact the team car was now just behind me gave me an extra boost.

I stayed focused, especially in taking those slippery corners. But once I reached the center of Sienna and I only had to do the final climb, I knew I could enjoy it. I had a gap that was sufficiently big enough. And that last climb...that was pure joy.

### Ice Cream and a Dirty Bike

That crowd cheering you on. The photographers in the corners. One special memory crossed my mind. Last summer, I visited Sienna with my girlfriend. While eating ice cream on Piazza Del Campo, I looked around and realized how nice this city is. Dreaming aloud, I said: „Perhaps, I can win here one day.“

I crossed the finish line. Everyone came up to me. Congratulated me. It was not only my first win of the season, but the first win of my professional career. Bart Leysen, the DS, came up to me and said: „I just called Jochim (Ridley CEO). You may keep your Helium SLX. If I were you, I wouldn't clean it.“

What an awesome idea that was. I still have the bike, you can even see it at the Tour of Flanders Museum in Oudenaarde, still as dirty as it was that day.

fuhr an Pieter Serry (ein weiterer Belgier) heran und erzählte ihm, dass ich angreifen wollte. Er folgte mir.

Wir setzten uns beide ab und fuhren einen Vorsprung heraus. Aber jedes Mal, wenn Serry die Spitze übernahm, sank das Tempo ein bisschen ab und ich spürte, dass da noch mehr ging. Ich wusste aber auch, dass ich damit noch bis zum nächsten Sektor und dem Anstieg zum Colle Pinzuto warten musste. Dann griff ich erneut an.

### Ich hab sie

Mario Aerts und Bart Leysen, meine Sportlichen Leiter für das Rennen, sagten mir, dass ich 40 Sekunden hinter der ersten Gruppe lag. Ich wusste, dass ich noch etwa 2 km (die Länge dieses Schotterabschnitts) zum Aufschließen hatte. Ich griff an und verfolgte sie. Mario und Bart gaben mir immer aktuelle Informationen über den Abstand zwischen mir und Van Aert/Bardet.

„25 Sekunden“

„10 Sekunden“

„50 Meter, sie sind direkt vor den Autos“

Ihr Vorsprung schmolz praktisch dahin. Ich war wirklich überrascht. Eine Sekunde lang dachte ich: „Wenn ich so schnell aufholen kann und Van Aert und Bardet 2 zu 1 gegen mich fahren ... könnte ich dann vielleicht heute der Beste sein?“ Aber ich fing mich schnell wieder. Ich schloss auf, nahm ein Gel und Mario sagte mir, dass der nächste Sektor nur noch 3 km entfernt war. Der letzte Schotterabschnitt. Wir gingen den Anstieg an und ich dachte mir: „Warum nicht?“ Und ich legte los.

Sobald man vorn fährt und der neutrale Materialwagen hinter einem ist, schweifen die Gedanken manchmal ab. Man fängt an zu träumen. Aber ich wusste, dass mir noch einige harte Abschnitte bevorstanden und ich den Sieg noch nicht in der Tasche hatte. Bart und Mario halfen mir dabei sehr. Sie haben mich geführt, Kilometer für Kilometer. Mir gesagt, welche Anstiege als Nächstes kommen. Welche schwierigen Kurven ich nehmen musste. Außerdem bekam ich einen zusätzlichen Schub, als der Teamwagen direkt hinter mir auftauchte.

Ich blieb konzentriert, besonders bei den rutschigen Kurven. Sobald ich jedoch die Stadtmitte von Sienna erreicht und nur noch den letzten Anstieg vor mir hatte, wusste ich, dass ich es genießen konnte. Ich hatte einen ausreichenden Vorsprung. Und dieser letzte Anstieg war pure Freude.

### Ein Eis und ein dreckiges Rennrad

Die Menge, die dich anfeuert. Die Fotografen in den Ecken. Da kam mir eine besondere Erinnerung in den Sinn. Letzten Sommer war ich mit meiner Freundin in Sienna. Wir aßen ein Eis auf dem Piazza Del Campo, blickten uns um und stellten fest, wie schön diese Stadt ist. Ich träumte vor mich hin und sagte: „Vielleicht kann ich hier eines Tages mal gewinnen.“

Ich fuhr über die Ziellinie. Alle kamen zu mir. Gratulierten mir. Es war nicht nur mein erster Sieg der Saison, sondern auch der erste Sieg in meiner Profikarriere. Bart Leysen, der Sportliche Leiter, kam zu mir und sagte: „Ich habe gerade mit Jochim (CEO von Ridley) telefoniert. Du kannst dein Helium SLX behalten. An deiner Stelle würde ich es nicht putzen.“

Das war wirklich eine tolle Idee. Ich habe das Bike immer noch. Ihr könnt es euch sogar im Museum der Flandern-Tour in Oudenaarde ansehen: Es ist immer noch genauso dreckig wie an diesem Tag.





# The Helium range

---

The Helium frame is our ultra-gourmet bike. It's simply at the highest level when it comes to stiffness to weight ratio. We've designed it to be as light as possible to expertly tackle the longest, steepest climbs.

Der Helium ist unser High-End-Rahmen schlechthin. Er ist schlichtweg der Champion, wenn es um das Verhältnis von Steifigkeit zu Gewicht geht. Wir haben ihn so leicht wie möglich gemacht, damit er auch die längsten und steilsten Anstiege profimäßig packt.



Helium X // Red – Black // Matte finish



Helium SLX // Anthracite Grey – Red Metallic // Glossy finish



Helium SLA Disc // Silver Blue – Black // Glossy finish



Helium X // Silver – Black – Red // Glossy finish

# Adam Hansen

---

Unique riders deserve unique bikes. This is certainly the case with Adam who's been acknowledged with this one-of-a-kind bike. His Iron Man bike is a proper way to tell him he's awesome.

Einzigartige Fahrer verdienen einzigartige Bikes. Manchmal machen wir eine Ausnahme und entwickeln ein einzigartiges Rad, einfach um Adam zu ehren. Dieses Ironman-Bike ist bestens geeignet, um ihm seine Großartigkeit vor Augen zu führen, oder?

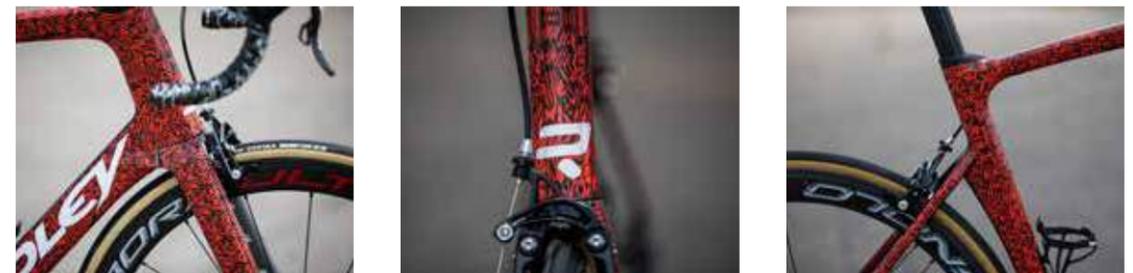


# New Noah Fast

---

The odd duck in the pool. This Noah isn't painted. It's wrapped. But, it became the coolest bike of the peloton. Only for a couple of weeks, though, until the finally revealed (and painted) Noah Fast took over.

Unser Ausreißer. Dieses Noah ist lackiert. Es ist gewickelt. Aber es wurde das coolste Rad im Peloton. Aber nur für ein paar Wochen, dann übernahm das neu enthüllte (lackierte) Noah Fast.



# Eli Iserbyt

---

World Champs deserve special bikes. For CX Champs we go all-in!

Weltmeister verdienen besondere Räder. Für Cyclocross-Meister geben wir alles!



# Victor Campenaerts

---

If there's one rider who just blew us away this year, it's gotta be Victor. Belgian Champ who's also prolonged his EU Champ title. Those kind of performances deserve a unique bike.

Wenn uns einer unserer Fahrer dieses Jahr wirklich umgehauen hat, dann war es Victor. Als belgischer Meister, der gerade seinen Europameistertitel verteidigt hat, verdient er für seine Leistung ein einzigartiges Rad.





# 6 reasons why LaRidley is #BeTOUGH

---

Ridley is #BeTOUGH. LaRidley is too. Even though it can sometimes mean something different for us, we too have our moments of 'go hard or go home' and 'no pain, no gain' – both on and off the bike. Here are our six reasons why LaRidley is #BeTOUGH:

## 1. We ride with the guys

Going for a ride with the guys on Sunday? We too get up early that day to jump on our bikes to join in on the fun. Sure, we may have to tough it out when the speeds get high in the men's peloton. We may even have to sit on a wheel from time to time, but we never give up. Heck, we'll even be there till the end to share a cold beer (or glass of wine) with the guys after the ride.

## 2. Smooth leg sacrifices

No matter what, busy or not, we too keep our legs nicely shaven – just like the guy cyclists. We make time for this even when we are tired from our hectic lives of going to work, taking care of the kids and keeping the house in order. Often times we have to make a point of scheduling it into the week like any other appointment. Some of us opt for the more painful approach of waxing though, which takes #BeTOUGH to a whole new level.

## 3. Self-sufficiency

Pssshhhh... A flat! Assuming we can't replace a flat tire by ourselves, one of the guys on the ride will inevitably ask: "Should I help you?". Our reply: "Ooh no, I got this." Showing we can handle technical bike problems is yet another version of #BeTough. Not that we particularly enjoy changing flats, especially after a nice manicure, but we can surely do it.

## 4. Dealing with gawkers

It's of course a compliment when men find us attractive, especially when we're zooming around on two wheels. But ever so often the attention is a bit too much – rather inappropriate, in fact. We can handle this too since we know how to #BeTough. Did you know that the bike has historically been used as a tool to empower women? American feminist Susan B. Anthony once said: "The bicycle emancipated women more than anything else in the world." I can easily see how this is true.

Ridley ist #BeTOUGH. LaRidley ist es auch. Obwohl es manchmal für uns etwas anderes bedeuten kann, haben auch wir unsere Momente mit „Gib alles oder gib auf“ oder „Quäl dich, du Sau“ – auf und neben dem Bike. Wir haben unsere 6 Gründe zusammengestellt, warum LaRidley #BeTOUGH ist.

## 1. Wir fahren zusammen mit den Jungs

Eine Ausfahrt mit den Männern am Sonntag? Wir stehen auch auf und machen uns bereit, um direkt aufs Rad zu springen. Natürlich müssen wir manchmal die Zähne zusammenbeißen, wenn das Tempo im Fahrerfeld der Männer anzieht. Manchmal müssen wir vielleicht sogar im Windschatten fahren, aber wir geben nie auf. Verdammt, wir bleiben bis zum Ende, um nach der Fahrt mit den Jungs mit einem kühlen Bier (oder einem Glas Wein) anzustoßen.

## 2. Opfer für glatte Beine

Egal ob wir beschäftigt sind oder nicht, auch wir rasieren unsere Beine seidenglatt – genau wie die Männer in unserem Sport. Wir nehmen uns dafür Zeit, obwohl uns die Hektik des Alltags ermüdet: arbeiten gehen, sich um die Kinder kümmern und den Haushalt schmeißen. Oft müssen wir diese Aufgabe wie einen Termin in unsere Woche einplanen. Einige von uns wählen den schmerzhafteren Weg mit Waxing, was #BeTOUGH eine ganz neue Bedeutung verleiht.

## 3. Wir verlassen uns auf uns selbst

Pssshhhh ... Platten! Einer der Männer bei der Ausfahrt glaubt immer, dass wir einen Platten nicht selbst beheben können, und fragt: „Soll ich dir helfen?“ Unsere Antwort: „Ach nein, ich kann das.“ Zu zeigen, dass wir mit technischen Problemen am Rad zurechtkommen, ist noch eine Facette von #BeTOUGH. Nicht, dass uns das Wechseln eines Schlauchs Spaß machen würde – besonders nach einer schönen Maniküre – aber wir erledigen das.

## 4. Mit den Gaffern fertigwerden

Natürlich ist es ein Kompliment, wenn Männer uns attraktiv finden – besonders, wenn wir auf zwei Rädern unterwegs sind. Aber manchmal ist die Aufmerksamkeit doch etwas zu viel und auch einfach unangebracht. Doch damit werden wir ebenfalls fertig, denn wir wissen, wie wir uns als #BeTOUGH behaupten können. Wusstest du, dass das Fahrrad in der Vergangenheit als Mittel zur Emanzipation der Frauen diente? Die US-amerikanische Feministin Susan B. Anthony sagte einmal: „Das Fahrrad hat Frauen mehr emanzipiert als alles andere auf der Welt.“ Ich verstehe genau, wie recht sie damit hat.

## 5. Working towards goals

Over the last years, women have become more and more engaged with their bikes. Pushing the envelope of their cycling adventures and creating more ambitious goals for themselves. This means putting in more time on the bike, riding harder, climbing more. All so we can nail our cross-country trip, score that coveted QOM, beat our fastest time on our favourite tracks. But when combing this with our crazy lives of working, kids, and chores, the moment we have free time we must skip chilling on the couch in front of the TV and instead grab the bike and head out the door. You gotta #BeTOUGH to relentlessly work towards your goals when time and energy is not on your side.

## 5. Auf Ziele hinarbeiten

In den vergangenen Jahren haben Frauen Radsport immer intensiver betrieben. Sie haben die Grenzen ihrer Abenteuer auf zwei Rädern stetig erweitert und sich ehrgeizigere Ziele gesetzt. Das bedeutet, dass sie mehr Zeit auf dem Rad verbringen, härter fahren und mehr Höhenmeter mitnehmen. Alles, damit wir unseren Cross-Country-Trip überstehen, uns den hart umkämpften Titel der QOM (Queen of the Mountain) sichern oder die schnellste Zeit auf unseren Lieblingsstrecken hinlegen können. Wenn wir das mit unserem chaotischen Leben und dem Mix aus Arbeit, Kindern und Haushalt kombinieren, müssen wir Opfer bringen. Wenn wir eigentlich lieber auf der Couch fernsehen würden, müssen wir uns das Rad schnappen und nach draußen gehen. Wenn Zeit und Energie einmal nicht auf deiner Seite sind, heißt es #BeTOUGH und eisern auf deine Ziele hinarbeiten.



## 6. Comfortable in Lycra

As we all know, lycra is not the most flattering fabric. But it can't be beat when it comes to comfort on the bike. So we have to get used to it...just like the thick seat pad under our buttocks. Even on days when we aren't filled with self-confidence, we slip into our lycra kits, grab our bikes and head out the door. Some days it certainly comes in quite handy that we can suck it up and #BeTough.

Now that we're talking about Lycra, here are three tips for optimal maintenance of your cycling clothing:

1. The moment you return from a ride, remove your cycling clothes and hang them up to dry. Don't simply throw them on a pile in the laundry basket as bacteria thrive on sweaty clothing.
2. Don't wait too long to wash your cycling clothes. You must wash them three days (at latest) after your ride. Zip everything closed and turn inside out. Use laundry detergent (not too much, less is more!). No liquids and certainly no fabric softener. Opt for a low washing temperature of 30°C max. This helps preserve both your kit colors and chamois.
3. Hang your cycling clothes up to dry. Never stick them in the dryer. Lycra dries very fast so you can wear your clothes again the very next day.

Next time you're on the bike, keep in mind that LaRidley is #BeTOUGH. You are #BeTOUGH. Confidence and perseverance, intertwined with a bit of know-how is all you need to tap into your inner strength.

## 6. Bequemes Lycra

Wir wissen alle, dass Lycra dem Körper nicht unbedingt schmeichelt. Aber es ist einfach das bequemste Material auf dem Bike. Also müssen wir uns daran gewöhnen ... genauso wie an das dicke Sitzpolster am Hintern. Selbst an Tagen, an denen wir nicht vor Selbstsicherheit strotzen, zwingen wir uns in unsere Lycra-Montur, nehmen die Räder und gehen vor die Tür. Manchmal ist es schon wirklich praktisch, dass wir uns einfach durchbeißen und #BeTOUGH sein können.

Wo wir gerade von Lycra reden: Hier sind drei Tipps zur optimalen Pflege eurer Radkleidung:

1. Sobald ihr von der Fahrt zurück seid, solltet ihr eure Radkleidung ausziehen und zum Trocknen aufhängen. Schmeißt sie bloß nicht auf den Haufen im Wäschekorb, denn Bakterien lieben verschwitzte Kleidung.
2. Wartet nicht zu lange mit dem Waschen eurer Radkleidung. Ihr müsst die Radkleidung (spätestens) drei Tage nach der Fahrt waschen. Macht alle Reißverschlüsse zu und dreht die Kleidung auf links. Verwendet Waschpulver (nicht zu viel, weniger ist mehr!). Nehmt kein Flüssigwaschmittel und auf keinen Fall Weichspüler. Wählt eine niedrige Waschttemperatur, maximal 30 °C. So bleiben eure Farben frisch und das Sitzpolster bequem.
3. Hängt eure Radkleidung auf den Wäschetrockner. Niemals solltet ihr sie in den Trockner geben. Lycra trocknet sehr schnell. Ihr könnt also schon am nächsten Tag wieder damit fahren.

Wenn ihr das nächste Mal auf dem Rad sitzt, denkt daran: LaRidley ist #BeTOUGH. Du bist #BeTOUGH. Selbstvertrauen und Biss sowie ein bisschen Fachwissen sind alles, was du brauchst, um deine innere Stärke zu nutzen.



# The Women's range

---

With our women's range, we offer every woman cyclist the ideal bike. Are century rides your thing? Check out the Liz. Do you need a bike that beautifully converts your power? Then pick the Jane! Or do you just love to climb? Our Aura will support you like no other.

Mit unserer Damen-Serie bieten wir jeder Radsportlerin das ideale Bike. Hast du Spaß an Century-Fahrten? Sieh dir das Liz an. Brauchst du ein Bike, das deine Leistung auf den Asphalt bringt und gut aussieht? Dann nimm das Jane! Oder liebst du Anstiege wie sonst niemand? Unser Aura wird dich wie kein anderes Rad dabei unterstützen.



Liz SL // Midnight Blue – Aubergine – Red // Glossy finish



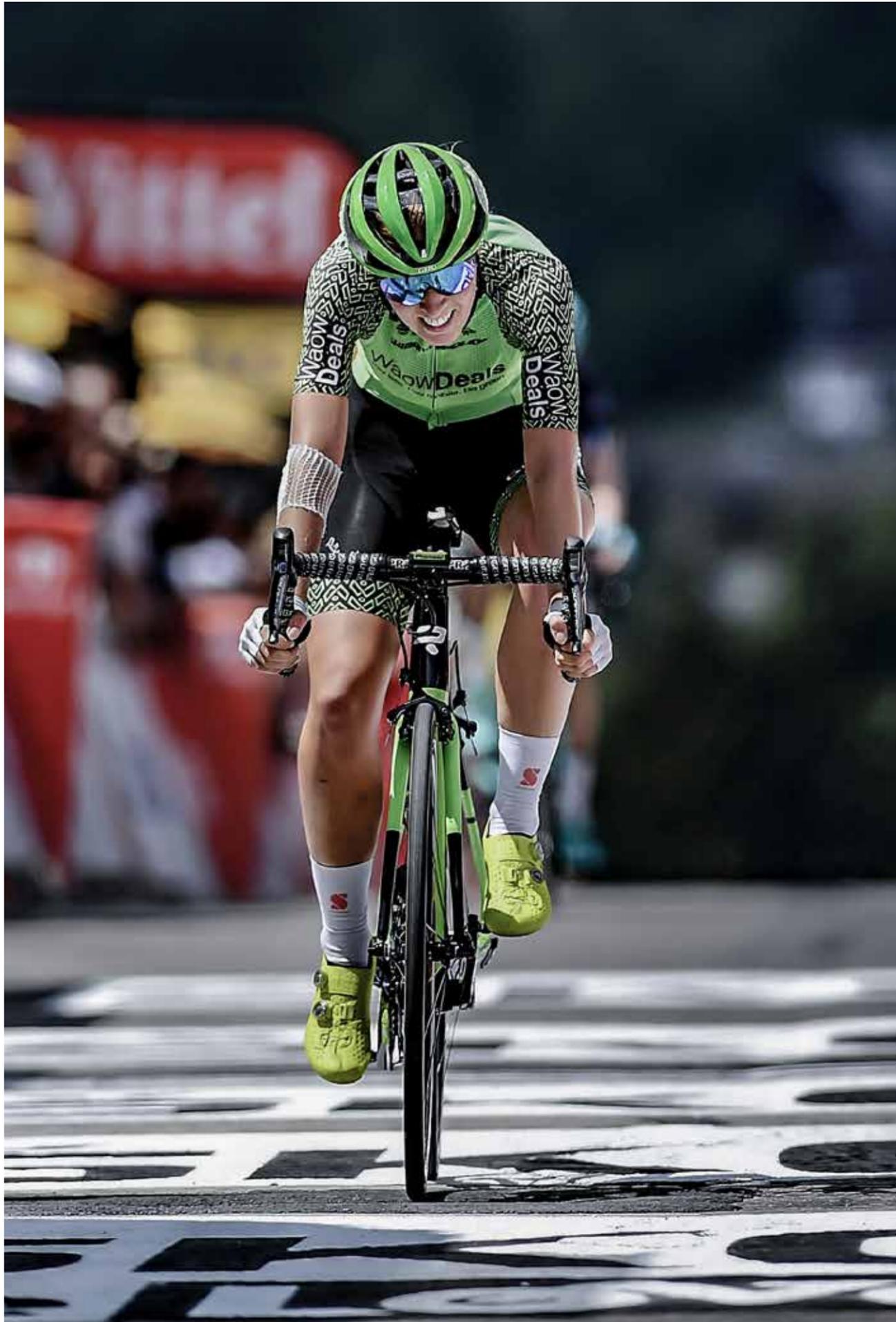
Jane // Black – Grey – Pink // Glossy finish



Aura SLA // White – Green – Black // Glossy finish



Liz C // Smokey Black – Gold – Silver // Satin finish



# BETOUGH MOMENT

Pauliena Rooijackers // WaowDeals Pro Cycling



Pauliena Rooijackers, pro rider with WaowDeals Pro Cycling: "My ultimate BeTOUGH-moment? When you see your name being plastered on the road during a race. Without a doubt. But not only my name, the one of our doggie Yuki or any teammate's name as well."

"My boyfriend, Ronan Van Zandbeek, follows us to many races. When we're at a race abroad, he takes his bike with him and trains on the same roads that we race on. But, the bike isn't the only thing he takes along. He also takes a paint jar with him."

"At first it was so funny. He took off in the middle of the night to plaster roads on the hills of Liege-Bastogne-Liege. Now, it has evolved to pure motivation. During the previous Giro Rosa, our names were plastered on the Monte Zoncolan - not just any climb, right? When you see your name on the road, especially when you're suffering, you just give it all. It gives you an energy boost, especially when you know that your boyfriend isn't far off as well!"

Pauliena Rooijackers, Profi-Fahrerin bei WaowDeals Pro Cycling: „Mein ultimativer BeTOUGH-Moment? Wenn dein Name auf dem Asphalt steht. Ganz ohne Zweifel. Aber nicht nur mein Name, sondern auch der meines Hundes Yuki und der meiner Teamkollegin.“

„Mein Freund, Ronan Van Zandbeek, begleitet uns zu vielen Rennen. Wenn wir ein Rennen im Ausland fahren, nimmt er sein Rad mit und trainiert auf denselben Strecken, die wir fahren. Aber er nimmt nicht nur das Fahrrad mit, sondern auch einen Farbeimer.“

„Erst war es wirklich witzig. Er fuhr mitten in der Nacht los, um die Straßen in den Bergen der Strecke Lüttich-Bastogne-Lüttich zu bemalen. Inzwischen ist es blanke Motivation. Beim letzten Giro Rosa waren unsere Namen quer über den Monte Zoncolan verteilt. Das ist nicht irgendein Anstieg, nicht wahr? Wenn du deinen Namen überall auf dem Asphalt siehst – ganz besonders, wenn dir gerade alles wehtut – wirfst du noch deine letzten Körner rein. Es verschafft dir einen enormen Energieschub; besonders, wenn du weißt, dass dein Freund ganz in der Nähe ist!“

# Cyclocross vs. Allroad

By Eli Iserbyt // CX Pro  
& Bart Gregoor // Gravel Lover



You like riding off-road. It can be muddy, or dry as dust. Through forests, over fields and back on the road. You prefer drop handlebars. That means you're a CX enthusiast. Or, no wait, maybe you're an all-road lover. Perhaps both?

What is the difference between a cyclocross bike and an all-road bike? They both have off-road tires. Both have enough tire clearance, off-road-appropriate gearing and disc brakes. So, where do they differ?

We've placed two experts around a table. All-road vs. cyclocross. Why do they prefer their own Ridley? What kind of riders are they? And what do they think of each other's bikes?

Du fährst gern abseits des Asphalts. Ganz egal ob schlammig oder staubtrocken. Durch Wälder, über Felder und zurück auf die Straßen. Du bevorzugst Rennlenker. Das bedeutet, dass du CX-Liebhaber bist. Nein, Moment! Vielleicht doch ein Allroad-Ass? Oder sogar beides?

Was unterscheidet einen Cyclocrosser von einem Allroad-Renner? Beide haben Offroad-Reifen. Beide haben große Reifenfreiheit, angepasste Übersetzungen und Scheibenbremsen. Wo liegt nun der Unterschied?

Wir haben zwei Experten an den Tisch geholt. Allroad vs. Cyclocross. Warum bevorzugen sie ihr ganz spezielles Ridley? Welchen Fahrstil pflegen sie? Und was denken sie vom Rad des anderen?

Bart Gregoor, all-road lover, owner of Belgian cycling hotspot Café Coureur: "I'm riding the Ridley X-Trail Alloy with SRAM Apex1 and Fulcrum wheels. The gravel movement is fairly new, but I was sold immediately. Having the chance to go off-road, but without having that super aggressive fit."

"I can go off-road and conquer pretty rough terrain. The all-road bikes feel solid and really comfortable. But don't be mistaken, this isn't a tank of a bike. It's not super light either, but it does perform perfectly."

Eli Iserbyt, CX professional and 2018 U23 Cyclocross World Champion: "I'm a pro rider with Marlux – Bingoal and riding on a Ridley X-Night SL since 2016. It's assembled with DT Swiss CRC1100 Spline 38T wheels and a Dura Ace groupset with a Rotor cranks."

"I just love this bike. Its reactivity is on such a high level. It's perfect for me. Of course I use it as a pro rider, but I'm sure that any recreational cyclocrosser would like this feeling."

Bart Gregoor, Allroad-Liebhaber und Eigentümer des belgischen Radsport-Hotspots Café Coureur: „Ich fahre das Ridley X-Trail in der Alu-Variante mit SRAM Apex 1-Komponenten und Fulcrum-Laufrädern. Das Gravel-Segment ist relativ neu, aber ich war davon sofort begeistert. Damit kann ich auch abseits vom Asphalt fahren, ohne eine extrem aggressive Sitzposition einzunehmen.“

„Ich kann querfeldein fahren und ziemlich grobes Gelände bezwingen. Das X-Trail ist steif und trotzdem sehr bequem. Aber glaubt bloß nicht, dass dieses Bike wie ein Panzer agiert. Es ist zwar nicht superleicht, doch es lässt sich perfekt fahren.“

Eli Iserbyt, CX-Profi und 2018 Cyclocross-Weltmeister im U23-Segment geworden: „Ich fahre seit 2016 professionell für Marlux-Bingoal auf einem Ridley X-Night SL. Es ist mit den Laufrädern CRC1100 Spline 38T von DT Swiss, Dura Ace-Komponenten und einer Kurbelgarnitur von Rotor ausgestattet.“

„Ich liebe dieses Bike einfach. Es reagiert so gut, es ist perfekt für mich. Natürlich brauche ich als Profi so eine Maschine, aber bestimmt wären auch Hobby-Cyclocrosser von diesem Fahrgefühl begeistert.“

## Fourth cousins

What would happen if our CX pro would ride an X-Trail. Or what if our all-road lover would go off-road with our X-Night? We've put the theory into practice. Bart and Eli got to test each other's bikes for a while. They rode them both off-road and on. Took them through forests and across fields.

Eli: "Bart has an alloy version, but I tested the carbon one. So, it's a bit closer to my carbon X-Night SL. Either way, it's a big difference. This bike is made for adventure. A bit more at ease. But it gives you a confident feeling. The X-Night is more aggressive. You gotta love that, but perhaps not everyone does?"

Bart: "To put it boldly, the difference couldn't be bigger. If you would compare it to a family, the X-Trail and the X-Night are like fourth cousins. You feel they share the same blood; they both like to go off-road. But their characters are so different."

"The X-Night SL is the wild, impulsive nephew that has insane reflexes and likes to show off. Whereas the X-Trail is the calm nephew, but also that guy where you just know 'still waters run deep'. When you ask him if he wants to start a new adventure with you, he just looks at you and says when do we start?"

Eli: "Exactly! I just think they complement each other. Do you want to go hard? Take the X-Night SL. There's no other bike that pushes you and motivates you to take the next turn even faster. Or do you want to explore the world...not as fast as possible, but with that extra portion of confidence? Well, then pick the X-Trail."

Bart: "That's what I just love about the X-Trail. It motivates me every time to discover new roads. Turns out the road is going off-road? Even better!"

## Let me challenge myself, please

Over time, Bart and Eli have gotten to know their respective bikes quite intimately. But what kind of terrain do they especially enjoy taking their bikes on?

Bart: "That's a hard one, I really like variation. Up, down, long stretches of straight ahead. Sometimes a bit more technical, but not too much. I don't mind riding singletracks where you take a turn every ten meters, but I'm not that good at it. So, I take it slower."

I do have to admit that I really can enjoy a wonderful piece of nature. When you're riding through a forest and suddenly the top appears. You stop, only to realize that there's so much more to discover. How cool is that?"

Eli: "I'm one of the more technically skilled riders of the CX peloton. I'm thinking it's because I just like to go hard through corners. Or discover what obstacles I can take without crashing. Or discover the limits of me and my X-Night SL."

"I'm not saying I can't enjoy a gorgeous piece of nature, just like Bart. But I want to have fun on the bike as well. Let me challenge myself on the way to the top. That way I will enjoy the cherry on the cake so much more."

## Entfernte Verwandte

Was würde passieren, wenn unser CX-Profi ein X-Trail fährt? Oder wenn sich unser Allroad-Liebhaber auf ein X-Night setzt? Wir haben diese Fragen in der Praxis überprüft. Bart und Eli haben die Räder eine Weile getestet. Sie waren im Gelände unterwegs. Blieben auf asphaltierten Straßen. Fuhren durch Wälder und über Felder.

Eli: „Bart fährt eine Alu-Version, aber ich habe die Carbon-Variante getestet. Die ist etwas näher an meinem X-Night SL aus Carbon dran. So oder so ist es ein großer Unterschied. Dieses Bike wurde für Abenteuer gebaut. Es fährt sich etwas entspannter. Blieben auf asphaltierten Straßen. Fuhren durch Wälder und über Felder. Aber man fühlt sich trotzdem sicher darauf. Das X-Night ist aggressiver. Man muss das schon mögen, aber das gilt vielleicht nicht für jeden.“

Bart: „Gelinde gesagt könnte der Unterschied nicht größer sein. Beim Familientreffen würde das X-Trail nicht unbedingt neben dem X-Night sitzen. Da sind zwar dieselben Anlagen vorhanden, denn beide wollen ins Gelände. Aber charakterlich sind sie völlig verschieden. Das X-Night SL ist der wilde, unbändige Neffe mit unglaublichen Reflexen, der gern zeigt, was er kann.“

„Das X-Trail ist eher der ruhige Typ, für den eher das „stille Wasser sind tief“ gilt. Wenn man ihn fragt, ob er mit auf ein Abenteuer kommen möchte, sieht er dich nur an und fragt: „Wann geht's los?“

Eli: „Ganz genau! Ich denke, die beiden ergänzen sich. Möchtest du ein echtes Brett hinlegen? Dann nimm das X-Night SL. Es gibt kein anderes Bike, dass dich so nach vorn schiebt und dich motiviert, die nächste Kurve noch schneller zu nehmen. Oder möchtest du doch lieber die Welt entdecken? Nicht in Rekordgeschwindigkeit, sondern eher mit etwas mehr Sicherheit? Dann lieber das X-Trail.“

Bart: „Genau das liebe ich am X-Trail. Es motiviert mich jedes Mal, neue Wege zu entdecken. Und wenn der Asphalt zum Feldweg wird? Umso besser!“

## Eine Herausforderung zum Mitnehmen, bitte

Wir haben die Bikes kennengelernt. Bart und Eli sprechen sie fast schon mit Namen an ... Aber was ist mit den Fahrern? Welches Gelände bevorzugen sie?

Bart: „Schwierige Frage, ich mag Abwechslung. Aufwärts, abwärts, aber auch mal längere Strecken geradeaus. Manchmal auch etwas technischer, aber nicht zu extrem. Ich habe kein Problem mit Singletracks, die alle 10 Meter eine Kehre haben, aber ich bin nicht besonders gut darin. Daher fahre ich sie lieber etwas langsamer. Ich muss zugeben, dass ich dann eher die Natur genieße.“

„Du fährst durch den Wald und plötzlich tut sich vor dir der Gipfel auf. Du hältst an und stellst fest, dass es noch so viel mehr zu entdecken gibt. Ist das nicht großartig?“

Eli: „Im CX-Feld bin ich einer der technisch versierteren Fahrer. Warum? Ich glaube, ich brette einfach gern durch Kurven. Ich möchte sehen, welche Hindernisse ich ohne Sturz bezwingen kann. Ich will meine Grenzen und die des X-Night SL herausfinden.“

## Ultimate tip

Perhaps one ultimate tip from both of our Ridley ambassadors?

Bart: "Do you love to discover the world? But averages or KOM's aren't your main focus? Then I would pick the X-Trail. Carbon or Alloy? I just love alloy because it's so comfortable. The few extra grams I don't mind. I need to be as sharp as a knife myself, before I start shaving grams off the bike."

Eli: "Do you like challenging courses? Do you want to get the best out of yourself off-road? Then you need the X-Night SL. The Ridley CX bikes are the ultimate partners to reach your goals."

„Natürlich weiß auch ich die Natur zu schätzen, genau wie Bart. Aber ich möchte auch Spaß auf meinem Rad haben. Ich will mich auf dem Weg nach oben selbst herausfordern. So kann ich das Sahnehäubchen noch viel mehr genießen.“

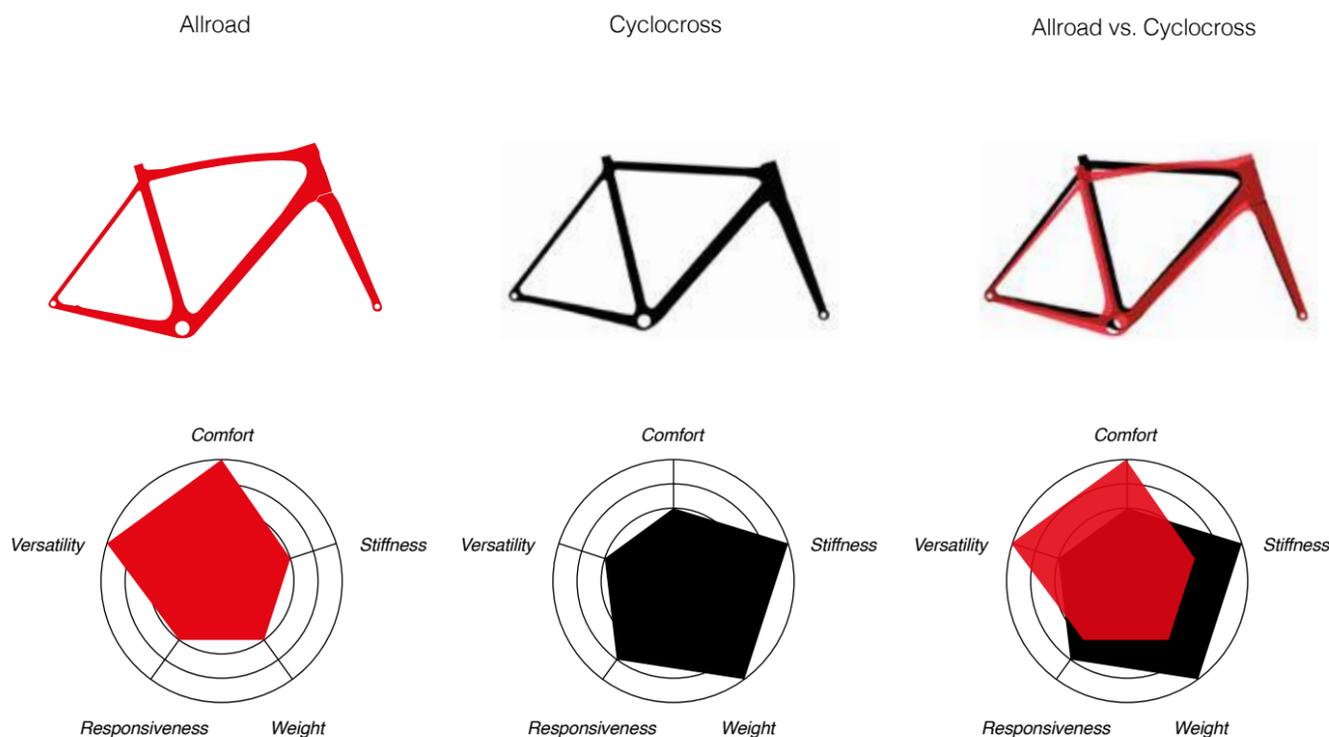
## Der ultimative Tipp

Vielleicht noch ein ultimativer Tipp von unseren Ridley-Botschaftern?

Bart: „Du möchtest die Welt entdecken? Schnitte und KOMs interessieren dich eher weniger? Dann würde ich das X-Trail empfehlen. Carbon oder Alu? Ich liebe das Alu-Modell, weil es so bequem ist. Die paar zusätzlichen Gramm scheren mich nicht. Bevor ich mein Rad abspecke, müsste erst mal ich in Topform sein.“

Eli: „Magst du anspruchsvolle Strecken? Möchtest du im Gelände alles geben? Dann brauchst du das X-Night SL. Die CX-Bikes von Ridley sind der ultimative Partner, um deine Ziele zu erreichen.“

# Compare at a glance





## The CX range

---

Our cyclocross bikes are designed for pure competition. Extremely light, super aggressive off-road machines that are ready and willing to be ridden to the top of any cyclocross podium straight through to the World Championships.

Unsere Cyclocross-Bikes sind reine Wettkampfgeräte. Es handelt sich um leichte, superaggressive Offroad-Maschinen, die bereit und willens sind, auf das oberste Treppchen jedes Cyclocross-Podiums bis hin zur Weltmeisterschaft gefahren zu werden.



X-Night SL Disc // Grey – Black – Yellow // Matte finish



X-Night Disc // Orange – White – Red // Satin finish

## The All-Road range

---

The Allroad range is designed with gravel racing in mind. They have a wide tire clearance, with ample space built into the frame to fit mudguards. Take them straight from road to off-road. In those long, straighter sections of trails, they ride like a dream.

Die Allroad-Serie berücksichtigt auch Gravel-Rennen. Die Räder bestechen durch ihre große Reifenbreite und der Rahmen bietet genügend Platz für Schutzbleche. Damit kannst du direkt von der Straße ins Gelände fahren. Auf langen, geraden Trail-Passagen fahren sich die Bikes wie ein Traum.



X-Trail C // Blue – Yellow // Glossy finish



X-Trail A Gravel // Yellow – Belgian Blue – Black Reflective // Satin finish

# Feeling awesome at the QSE

---

Adventure. I just love it. Packing your bags. Not knowing which new experiences await you. Having surprises, big and small, good and bad. Love it! Well, my last adventure had it all. The Quebec Singletrack Experience.

Abenteuer. Es gibt nichts Schöneres. Einfach die Taschen packen. Ohne zu wissen, welche neuen Erfahrungen auf einen warten. Überraschungen erleben, egal ob groß oder klein, schöne oder böse. Ich liebe es! Mein letztes Abenteuer hatte von allem etwas. Das Quebec Singletrack Experience.

## Surprises one and two

It already started at the Charles de Gaulle airport. The receptionist told me: "I'm sorry, Sir Foulonneau but you made a mistake in your eTA (Electronic Travel Authorization). I need to check with the Canadian authorities to see if you can pass their customs."

After waiting for half an hour, I got on the plane and the Canadian customs allowed me to enter their country. Hooray! First challenge survived. I have to admit, I caused it myself though.

But then the second surprise was a bit harder to grasp. When I unpacked my bike, my Ridley Sablo's rear stays were broken. It's weird, you hear it so often: "Airline breaks bike". But you never think it would happen to you. Thank God for Ridley's Customer Service! They responded rapidly and I got a replacement mountain bike safely in time.

## Die ersten zwei Überraschungen

Es begann bereits am Flughafen Charles-de-Gaulle. Am Schalter wurde mir gesagt: „Herr Foulonneau, leider haben Sie einen Fehler in Ihrer eTA (Electronic Travel Authorization). Ich muss bei den kanadischen Behörden nachfragen, ob Sie ihre Zollkontrollen passieren können.“

Nach einer Wartezeit von 30 Minuten wurde ich in das Flugzeug gelassen und die kanadischen Behörden erlaubten mir außerdem die Einreise in ihr Land. Hurra! Die erste Herausforderung gemeistert. Obwohl ich zugeben muss, dass ich selbst daran schuld war.

Die zweite Überraschung habe ich jedoch weniger gut aufgenommen. Als ich mein Bike auspackte, waren an meinem Sablo die hinteren Streben gebrochen. Es ist schon komisch, man hört es so oft: „Fluggesellschaften beschädigen Bikes.“ Aber man denkt immer, dass einem selber das nicht passieren wird. Zum Glück gibt es den Ridley Kundenservice! Sie reagierten schnell und ich konnte sicher biken.



## QSE, golden tip for MTB'ers

The Quebec Singletrack Experience, QSE, is a one-week stage race with the nicest atmosphere. There is competition between the riders, but most of them are there for the 'experience'. The stages are pretty short (longest one was 44km), but they are intense. A lot of different terrain, some rock gardens and tons of technical forest climbs and descents.

Let me give you a taste of stage 5, from Vallée Bras-du-Nord to Shannahan.

Shannahan lies about one hour and a half north-west of Quebec. It's one of those sublime cyclist attractions. It takes you to wooden gangways just next to the Neilson river. You're tackling technical descents while the water is flowing down a wonderful cascade. It's just the perfect combination of effort and amazement.

### Thunder!

The start is given on a big open space in the woods. We have plenty of room to warm up. I must say that the organization is wonderful.

I prefer to start pretty cautious, even with a really good warmup. The entire stage is actually going downhill, except for the Aurore climb. After 27km you hit a 4km climb. The climb and the 2km descent afterwards are both timed.

That first part is so gorgeous. Immediately after the start we dive right into the forest. Bigger paths get smaller and smaller, and we arrive next to the Neilson river. The technicality is increasing as well. We need to cross and climb on sections of stone slabs. Super slippery due to the rain the night before. Those short climbs are super steep as well. So, having traction is key.

You race and race, but then you come next to a river or across a bridge, well, you slow down and just enjoy the environment since it's simply so gorgeous. I truly love that. A new section with easier trails appears. You go from turn to turn, without thinking twice and you just have fun. It's the perfect combination.

When I finally arrive at the timed Aurore climb, a storm is rapidly approaching. A huge thunderclap motivates me to step on it and increase my tempo. The rain is cooling me down, but I just feel the humidity is really high. A typical summer storm.

The climb is not super steep, but long and, yep, gorgeous! Wooden bridges help us to conquer difficult passages. My Race Kings and Sablo suspension help me to keep grip and never lose traction. We're a good team! I finish the race, and together with me the rain stops for the day.

When you pass the finish, you see all sorts of people. Everyone pushing their limits. But just as #BeTOUGH, the race unfolds differently for everyone. Time to eat, drink, sleep and conquer the last stage race.

## QSE, ein echter Geheimtipp für Biker

Das Quebec Singletrack Experience, QSE, ist ein einwöchiges Etappenrennen mit einer überwältigenden Atmosphäre. Die Teilnehmer fahren zwar gegeneinander, aber die meisten sind wegen des Erlebnisses dabei. Die Etappen sind ziemlich kurz (die längste war 44 km), aber auch anstrengend. Dabei ist das Terrain sehr unterschiedlich, einige felsige Abschnitte und unzählige Kilometer an technischen Up- und Downhills. Gerne gebe ich euch eine Kostprobe der 5. Etappe, vom Vallée Bras-du-Nord nach Shannahan.

Shannahan liegt ungefähr eineinhalb Stunden nordwestlich von Quebec. Es ist eine dieser grandiosen Attraktionen für Biker. Dort gibt es Holzstege, die entlang des Flusses Neilson verlaufen. Du bewältigst eine technische Abfahrt, während neben dir das Wasser einen wunderschönen Wasserfall hinterläuft. Das ist einfach die perfekte Kombination aus Anstrengung und Begeisterung.

### Ein Donnerschlag!

Der Start findet auf einer großen Lichtung im Wald statt. Wir haben genug Platz, um uns aufzuwärmen. Ich sollte erwähnen, dass die Organisation perfekt war.

Am Anfang fahre ich lieber sehr vorsichtig, auch wenn ich mich sehr gut aufgewärmt habe. Im Grunde geht es die gesamte Etappe bergab, abgesehen vom Aurore-Anstieg. Nach 27 Kilometern kommt ein 4 km langer Anstieg. Dieser Anstieg und die folgende 2 km lange Abfahrt werden beide gezeitet.

Der erste Teil ist einfach fantastisch. Nach dem Start geht es direkt in den Wald. Die breiten Pfade werden immer schmaler und schließlich erreichen wir den Fluss Neilson. Der technische Schwierigkeitsgrad nimmt außerdem immer weiter zu. Wir müssen einen Abschnitt mit Steinplatten überqueren und hochklettern. Aufgrund des Regens in der letzten Nacht sind sie extrem rutschig. Diese kurzen Anstiege sind zudem supersteil. Viel Traktion ist daher unerlässlich.

Es einfach unglaublich schön hier. Ich liebe es wirklich. Eigentlich fährst du ein Rennen, aber dann kommst du an einen Fluss oder überfährst eine Brücke und, naja, du nimmst Tempo raus und genießt einfach die Umgebung. Dann folgt ein neuer Abschnitt mit leichteren Trails. Ohne lange zu überlegen genießt du jede Kurve und hast einfach Spaß. Es ist eine perfekte Kombination.

Als ich schließlich den gezeiteten Aurore-Anstieg erreiche, zieht gerade ein Gewitter auf und kommt schnell näher. Ein gewaltiger Donnerschlag motiviert mich, härter in die Pedale zu treten und das Tempo anzuziehen. Der Regen sorgt für die nötige Abkühlung, aber ich kann die extrem hohe Luftfeuchtigkeit spüren. Ein typisches Sommergewitter.

Der Anstieg ist nicht besonders steil, aber lang und ... (wieder einmal) wunderschön! Holzbrücken helfen uns dabei, schwierige Passagen zu überwinden. Dank meiner Race King-Reifen und der Federung an meinem Sablo habe ich immer genug Grip und Traktion. Wir sind ein tolles Team, nicht wahr? Als ich im Ziel ankomme, hört auch endlich der Regen wieder auf.

Im Ziel begegnest du vielen verschiedenen Leuten. Jeder geht an sein Limit. Aber genau wie #BeTOUGH entwickelt sich das Rennen bei jedem anders. Es ist an der Zeit zu essen, (zu trinken) und zu schlafen, um fit für die letzte Etappe zu sein.



# The MTB range

---

The Ridley MTB range has been built with the same top precision as all other Ridley bikes. Our carbon full suspension bikes as well as carbon & alloy hardtail bikes turn tight singletracks, steep climbs, technical descents and rock gardens into gentle strolls through the park.

Die Ridley MTB-Serie wurde mit derselben erstklassigen Präzision gebaut wie alle anderen Bikes von Ridley. Unsere Carbon-Fullys und unsere Hardtails aus Carbon oder Aluminium nehmen enge Singletracks, steile Anstiege, technische Abfahrten und Steingärten und machen daraus wahre Spazierfahrten.



Ignite CSL // Blue – Red // Glossy finish



Sablo // Black – Gold // Matte – Glossy finish



Ignite C // Grey – Blue // Matte finish



Sablo // Livid Blue – Blue – Grey // Glossy finish

# BETOUGH MOMENT

Paul Foulonneau // Ridley ambassador // Photographer



So, BeTOUGH means suffering for a lot of people. Pushing their limits to the extreme and even passing their limits to get the best possible result. That is BeTOUGH for sure. But there are other moments with a different BeTOUGH level. Not higher, not lower, just different.

I do have to admit, a BeTOUGH moment for me is one of them. Being tough, that's for me getting to an event... I love to photograph (of course, that's my job) and I love to cycle. So, I combine both as much as possible. What does that mean? Lots of travel bags to take with me.

I have one suitcase with my camera stuff: a Canon 5DMkIII, 4 flashes, 10 batteries, 6 lenses, a computer and an external hard drive. In suitcase two you will find my clothes, both for shooting as for biking. And then you have my bike bag. That's a big one. One that is pretty difficult to hold. You got to know, I'm a smaller guy. I weigh 60 kilos. Getting to an airport or go on a train? The looks I get... It's an adventure on its own... '

That's just a traveler's life, and hey, I just love my job and those bags are necessary evil.'

Bon voyage!

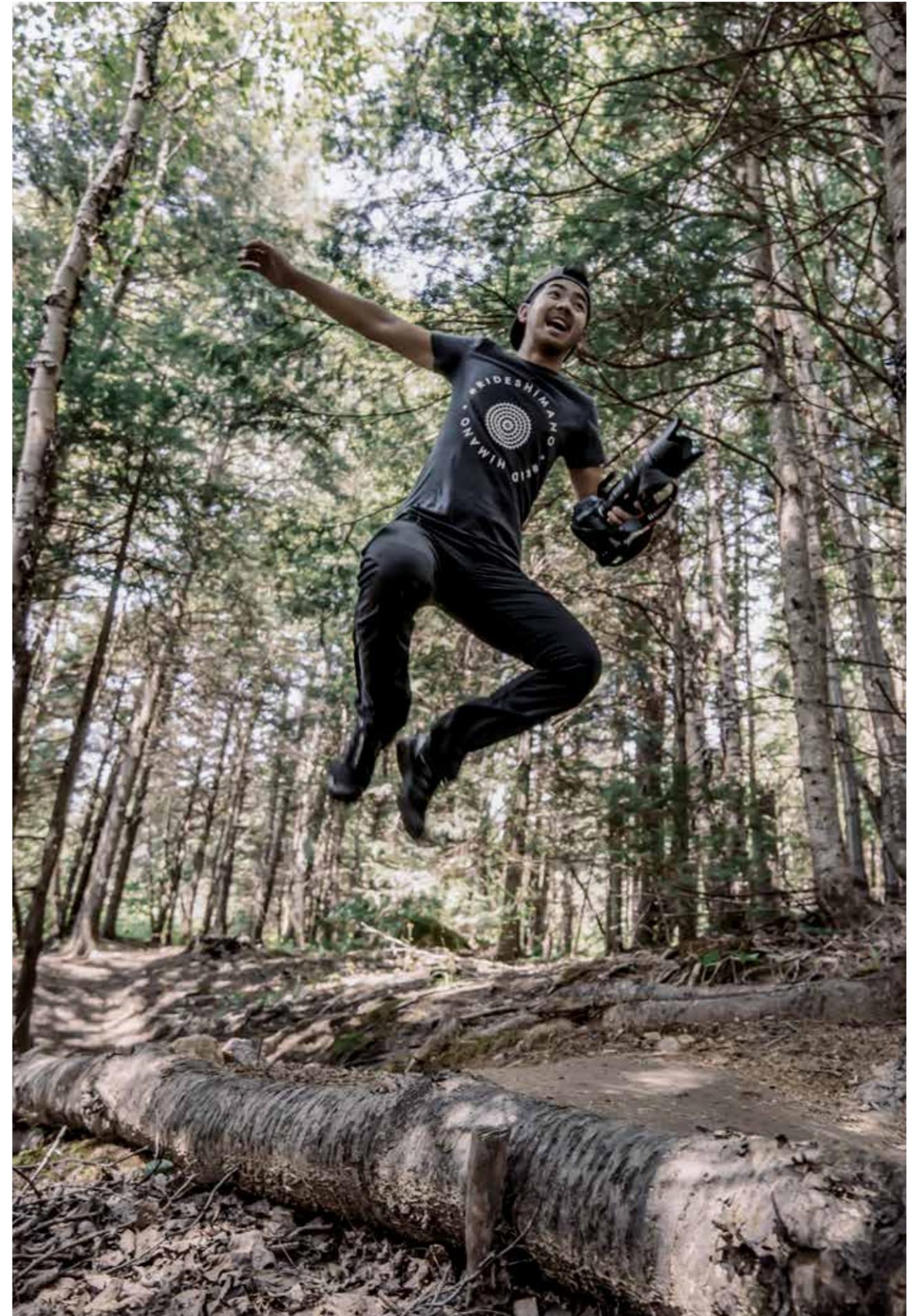
BeTOUGH steht für viele Menschen für „Leiden“. Bis an die eigenen Grenzen und sogar darüber hinaus gehen, um ein bestmögliches Ergebnis zu erzielen.

Ich muss zugeben, bei mir ist das anders. „Being tough“ heißt für mich, zu einem Event zu fahren ... Ich liebe das Fotografieren (das ist mein Beruf) und ich liebe das Radfahren. Daher versuche ich, beides bestmöglich zu verbinden. Was bedeutet das?

Ich habe einen Koffer mit meiner Kamera-Ausrüstung: eine Canon 5DMkIII, 4 Blitzgeräte, 10 Batterien, 6 Objektive, ein Computer und eine externe Festplatte. In Koffer 2 befinden sich meine Klamotten, sowohl für die Shootings als auch fürs Biken. Und dann gibt es da noch meine Biketasche. Dabei musst du wissen, ich bin eher klein und wiege nur 60 kg. Damit zum Flughafen fahren oder einen Zug besteigen? Die Blicke, die ich ernte, wenn ich mich im Zug an meinen Platz setze ... Es ist ein Abenteuer für sich ...

Aber egal, ich liebe meinen Job und diese Taschen sind einfach ein notwendiges Übel.

Bon voyage!





-  [ridley-bikes.com](http://ridley-bikes.com)
-  [facebook.com/ridleybikes](https://facebook.com/ridleybikes)
-  [instagram.com/ridley\\_bikes](https://instagram.com/ridley_bikes)
-  [twitter.com/Ridley\\_Bikes](https://twitter.com/Ridley_Bikes)
-  [info@cyclingsfactory.be](mailto:info@cyclingsfactory.be)
-  [youtube.com/user/ridleyfastbikes](https://youtube.com/user/ridleyfastbikes)
-  [linkedin.com/company/ridley-bikes](https://linkedin.com/company/ridley-bikes)
-  [strava.com/clubs/ridley\\_official](https://strava.com/clubs/ridley_official)
-  [laridley.com](http://laridley.com)
-  [facebook.com/laridleywomen](https://facebook.com/laridleywomen)
-  [instagram.com/la\\_ridley](https://instagram.com/la_ridley)
-  [twitter.com/la\\_ridley](https://twitter.com/la_ridley)
-  [www.strava.com/clubs/la\\_ridley](https://www.strava.com/clubs/la_ridley)
-  Kramon  
Gettysport  
Victor Campenaerts  
Sanne Meurice  
Paul Foulonneau  
Gregory Vandamme



***RIDLEY***