

Schnell, leicht, pannensicher, komfortabel:

Der optimale Fahrradreifen

Sucht man in der Rubrik Fahrradreifen (auch Mäntel oder Decken genannt) eines Fahrradonline-Shops, werden einem locker 90 Produkte angeboten; und da sind die verschiedenen Maße nicht einmal berücksichtigt.

Die Qual der Wahl: wie immer gilt es, die Frage nach dem Einsatzzweck zu stellen. Es gibt meist die Hauptkategorien Straße und Gelände.

Maße

Zuerst gilt es zu ergründen, welcher Reifen denn überhaupt auf das eigene Fahrrad bzw. die Felge passt. Es hat sich der ETRTO-Code (European Tyre and Rim Technical Organization) durchgesetzt, welcher den Felgendurchmesser und die Reifenbreite in mm angibt. Beim Durchmesser ist das eher schwierig, da jeder eine Vorstellung hat, was ein 26" oder 28"-Rad ist, aber die neuen Bezeichnungen 622 oder 559 kann kaum jemand verstehen. Bei der Breite ist es gut. 28 mm oder 45 mm Reifenbreite können wir uns vorstellen. Mountainbike-Reifen werden bezüglich der Breite immer noch gern in Zoll angegeben: 2,1" sind dann beispielsweise 53 mm.

Leichtläufigkeit



Allgemein gilt: je schmaler der Reifen, desto schneller läuft das Rad. Das ist aber leider nicht alles. Denn diese Aussage gilt erstmal nur beim Luftwiderstand: je schmaler die Silhouette, desto kleiner die Fläche, die dem Fahrtwind entgegen gestellt wird. Das ist aber nur bei hohen Geschwindigkeiten relevant, und wenn das Fahrrad auch ansonsten dafür optimiert ist (Rennrad, Triathlonrad mit schlanken Kurbeln, Gabel, etc.).

Ein wesentlicher Faktor beim Abrollwiderstand ist die Walkarbeit, die vom Reifen und letztendlich vom Fahrer geleistet werden muss. Diese lässt sich reduzieren, indem der Reifen mit möglichst hohem Druck gefahren wird. Dieser ist in der Regel auf der Reifenflanke genannt. Ist der Reifen schmaler, geht das aber zu Lasten des Komforts.

Das Profil sollte nach dem Einsatz gewählt werden. Wer gern schnell auf der Straße unterwegs ist, wird einen „glatten“ Reifen mit wenig Profil nehmen, wenn nicht gar einen „Slick“ (kein Profil). Harter Geländeeinsatz erfordert wegen der Traktion und der Sicherheit in Kurvenlagen grobes Profil bzw. Stollen. Dazwischen gibt es viele Varianten für Alltagsfahrer. Ein grob profilierter Reifen, der aber einen durchgehenden Mittelsteg hat, fährt sich bei entsprechendem Druck auch auf der Straße einigermaßen leicht. Eine andere Alternative sind so genannte Semi-Slicks. Sie haben eine ca. zwei Zentimeter breite, glatte Lauffläche und an den Seiten grobes Profil oder Stollen, die auf Wald- und Feldwegen auch in Kurven guten Halt geben.

Mit Glück gibt der Fahrradhändler auch das **Gewicht** des Reifens an. Die Bandbreite liegt zwischen 200 Gramm und einem knappen Kilogramm pro Reifen. Nun könnte man meinen, dass 100 Gramm mehr oder weniger bei einem Gesamtgewicht des Rades von beispielsweise 16 kg nicht relevant sind. Hier zählt nicht nur die Kraft, die man gegen die Erdanziehungskraft aufbringen muss, sondern auch die Rotationsbewegung, gegen die die Massenträgheit arbeitet. Breite und Profilierung bestimmen das Gewicht wesentlich, aber auch die **Pannensicherheit** ist mitbestimmend. Die Lösungen der einzelnen Hersteller sind hier unterschiedlich, sie reichen vom Kevlar-Pannenschutzgürtel über Aramidsschichten bis hin zur Einlage aus hochelastischem Spezialkautschuk. Es kann sinnvoller sein, statt des schweren Rundum-Sorglos-Reifens einen mit mittlerer Pannensicherheit zu nehmen und dafür einen Ersatzschlauch und eine kleine Pumpe dabei zu haben. Das ist und bleibt eine schwierige Entscheidung!

Komfort

Der schnelle Straßenfahrer wird mit glatten, schmalen Reifen mit hohem Luftdruck zugunsten der Schnelligkeit auf Komfort verzichten. Wer aber auch mit dem Tourenrad über Stock und Stein abseits der Straßen fahren will, kann den Reifen etwas breiter wählen und springt dann nicht bei jeder Wurzel aus dem Sattel. Mittlerweile gibt es zum Beispiel von Schwalbe den Big Apple mit einer Breite von bis zu 60 Millimetern. Dieser fährt sich angenehmer als manch ein Rad mit einfacher Rahmen- oder Gabelfederung.



Sicherheit

Viele Trekking-Reifen sind heute mit einem Reflexstreifen erhältlich, der die Speichenreflektoren ersetzt. Die Reflektionswirkung lässt aber mit steigender Verschmutzung nach. Für Seitenläuferdynamos sollte der Reifen eine Dynamorändelung haben – das hilft bei Nässe. Besser ist jedoch ein Nabendynamo – aber das ist ein gesondertes Thema.

Pflege und Lagerung

Im Betrieb brauchen Reifen eigentlich nur ausreichend Luft. Dann werden sie nicht so stark verformt und halten länger.

Reifen, die nicht aufgezoogen sind, sollten dunkel und liegend gelagert werden. Falls das Fahrrad im Winter nicht gefahren wird, kann es hängend aufbewahrt werden – dann werden die Reifen nicht belastet.

Die Preisspanne pro Reifen geht von 10 bis über 30 Euro. Ich würde für die Kombination aus geringem Gewicht und mittlerer Pannensicherheit durchaus ein paar Euro mehr ausgeben.

Fazit: Der optimale Fahrradreifen muss leider noch erfunden werden.