

Braucht mein Fahrrad Winterreifen?

von bb - Donnerstag, 10. Oktober 2013

https://www.pd-f.de/2013/10/10/7383_braucht-mein-fahrrad-winterreifen/



Von 0 (Oktober) bis 0 (Ostern): Diese Eselsbrücke empfiehlt Autofahrern den Einsatzzeitraum von Winterreifen. Radfahrern stellt sich in der kalten Jahreszeit die Frage, ob auch ihr Untersatz spezielle Winterbereifung benötigt. Der pressedienst-fahrrad hat recherchiert.

[pd-f / td] Immer mehr Radfahrer treten auch in der kalten Jahreszeit ins Pedal. Nässe, Schnee und Glatteis stellen dann besondere Herausforderungen an Mensch und Material, insbesondere an die Reifen.

Zum neuen Satz wintertauglicher Pneu's rät Gunnar Fehlau, Leiter des pressedienst-fahrrad, vor allem denen, die im Sommer auf schmalen, glatten Reifen unterwegs sind. „Mit einem breiten, gut profilierten Touren- oder Trekkingreifen kommen Gelegenheitsradler ganz gut durch den Winter, auch wenn der Radweg mal nicht geräumt ist.“ Den Kauf eines neuen, breiteren und griffigeren Pneu's unternehme man am besten im Fachhandel, rät Mario Moeschler vom Traditionshersteller Hercules (www.hercules-bikes.de). „Denn ein Reifen in neuer Breite muss zur Felge, in den Fahrradrahmen und schleiffrei unters Schutzblech passen.“ Hier steht einem der Fachmann mit routiniertem Blick und einer ganzen Palette an wintertauglichen Modellen sowie reinen Winterreifen zur Seite.

Spikes für den bedingungslosen Wintereinsatz

„Alltagsradlern, die sich weder durch Schnee noch durch Glatteis schrecken lassen und die den Winter durchradeln, würden Fachhändler mit ziemlicher Sicherheit zu Reifenmodellen wie unserem Marathon Winter raten“, ist sich René Marks, Produktmanager beim deutschen Fahrradreifenspezialisten [Schwalbe](http://www.schwalbe.de) (www.schwalbe.de), sicher. Dieser Winterreifen (51,90 Euro) verfügt über griffige Spikes aus Hartmetall und eine für kühlere Temperaturen optimierte Gummimischung. Letzteres ist

vom Autoreifen bekannt, Spikes hingegen sind in Deutschland nur am Fahrrad erlaubt. „Die harten Metallstifte bohren sich souverän ins Glatteis und gewährleisten sicheren Grip und ordentlich Traktion“, versichert Marks. Ein weiterer Clou des Reifens ist die Anordnung der Spikes. Diese berühren nämlich erst bei abgesenktem Luftdruck den Boden im vollen Umfang.

„Übrigens empfiehlt es sich für alle Reifen, im Wintereinsatz etwas Luft abzulassen. Dadurch erhöht sich die Auflagefläche und physikalischen Gesetzen folgend auch Traktion und Grip des Reifens“, so Marks weiter. Als Orientierung gilt der auf der Reifenflanke angegebene Minimaldruck. Den „Marathon Winter“ fährt man auf vom Schnee und Eis befreiten Straßen hingegen gewohnt nah des ebenfalls angegebenen Maximaldrucks. Das schont die Spikes und senkt den Geräuschpegel des auf Asphalt surrenden Metalls.

Übrigens: „Da Spikereifen am Fahrrad erlaubt sind, profitieren auch [E-Bike](#)-Piloten vom Plus an Sicherheit auf Schnee und Eis, vorausgesetzt es handelt sich beim Velo um ein [Pedelec](#) mit einer Motorunterstützung bis 25 km/h“, ergänzt Kurt Schär, Geschäftsführer vom schweizerischen E-Bike-Hersteller [Flyer](#) (www.flyer.ch).

Mehr Spikes, mehr Grip, weniger Alltag

Neben alltagstauglichen Spikereifen wie dem „Marathon Winter“ sind auch Modelle mit einer weitaus höheren Anzahl an Spikes erhältlich. So thronen bei Schwalbes „Ice Spiker Pro“ (94,90 Euro) 361 Spikes auf groben Stollen. „Dieses Modell verzahnt sich bedingungslos und permanent mit eisglatten Flächen und ist für den sportlichen Einsatz am [Mountainbike](#) konzipiert“, erläutert Schwalbe-Mann Marks. Im Alltag eignen sich diese Reifen jedoch lediglich für das auf Schnee und Eis getrimmte Zweirad, zu groß wären Rollwiderstand und Geräuschentwicklung auf Asphalt.

Velo mit Schneeschuhen

Doch nicht nur Spikereifen machen aus Fahrrädern Wintersportgeräte. Wem Schneeschuhwandern zu langweilig ist, kann dies auch auf dem Fahrrad, oder besser: dem [Fatbike](#) erleben. Diese noch junge Spielart des Gelände- und Expeditionsrades rollt auf richtig breiten Reifen daher. „Bis zu 4,8 Zoll messen die Schlappen. Das ist das Doppelte eines MTB-Reifens der breiteren Art“, erklärt Stefan Stierer von [Velotraum](#) (www.velotraum.de), der für 2014 mit dem Modell „Pilger“ (ab ca. 2.500 Euro) ein für Touren und Reisen entwickeltes Fatbike im Programm hat. Die Verbindung aus Reifenmaß und dem geringen Luftdruck von kaum 0,5 bar, mit dem die Reifen gefahren werden, garantiert Vortrieb auf losem Untergrund.

„Zwar verlangen die dicken Reifen einen spezielle Rahmen und Gabeln, also ein neues Fahrrad, ist man aber erst einmal in den Fahrernuss eines solchen Fatbikes gekommen, kann der Winter plötzlich nicht schneereich genug sein“, zeigt sich Fehlau als bekennender Fatbike-Fan begeistert.

[Bildauswahl zum Thema \(32 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Themenblatt Radfahren im Winter](#)

[Radfahren im Winter: Spike-Reifen kauft man besser jetzt](#)

[Radfahren in Herbst und Winter: Wie Radler und Rad wetterfest werden](#)

[Mit dem E-Bike sicher durch Herbst und Winter](#)

[Fahrradbeleuchtung: Warum leuchtet das Licht nicht?](#)

[Radfahren im Winter: Akkus bauen ab, LED-Licht wird heller](#)

[Alltagsradler machen keine Winterpause...](#)

[Mit der Zwiebeltaktik durch den Winter](#)

[E-Bike-Akku: Mit voller Ladung durch die Kälte](#)

[Pressemappe Eurobike 2015 – Neuheiten, Trends und Technik 2016](#)

Passendes Bildmaterial

