

## Radfahren im Winter: Spike-Reifen kauft man besser jetzt

von bernd bohle - Donnerstag, 8. Oktober 2015

[https://www.pd-f.de/2015/10/08/9703\\_radfahren-im-winter-spike-reifen-kauft-man-besser-jetzt/](https://www.pd-f.de/2015/10/08/9703_radfahren-im-winter-spike-reifen-kauft-man-besser-jetzt/)



Autofahrer kennen die Faustregel: Von O wie Oktober bis O wie Ostern ist Winterreifen-Zeit. Doch auch beim Fahrrad kann sich ein Reifentausch in der kalten Jahreszeit auszahlen. Der pressedienst-fahrrad erklärt, was eine wintertaugliche Bereifung ausmacht und warum sich schlaue Radler frühzeitig darum kümmern, wenn sie selbst auf Glatteis nicht die Bodenhaftung verlieren möchten.

[pd-f/ht] Anders als beim Auto sind für das Fahrrad keine Winterreifen vorgeschrieben. Trotzdem sollte man sich bei winterlichen Wetterverhältnissen nur mit geeigneten Reifen aufs Rad setzen. Alte, abgefahrene Reifen scheiden damit genauso aus wie brandneue Slicks. Viele Standardpneus leisten jedoch auch im Winter prinzipiell gute Dienste: „Ein nicht zu schmaler Reifen mit grobem Profil und einer griffigen Gummimischung reicht für einen matschigen Feldweg genauso aus wie für frischen, festen Schnee“, beruhigt Florian Niklaus von [Winora](#). Selbst das [Rennrad](#) muss nicht stehen bleiben, [Schwalbe](#) empfiehlt z. B. den Allrounder „Durano“ (ab 28,90 Euro) auch für das Training bei winterlich kalter Nässe – zwei unterschiedliche Gummisorten (Dual Compound) kombinieren hier Laufleistung mit hoher Haftung.

### Spike-Reifen bieten maximale Sicherheit

Sobald jedoch Glätte im Spiel ist, wird es mit normalen Reifen kritisch. Richtig verlassen kann man sich hier eigentlich nur auf Spike-Reifen. „Mehr Grip auf Eis geht derzeit nicht. Die Spikes beißen sich regelrecht fest und man rutscht selbst in schnellen Kurven nicht weg“, erklärt Markus Hachmeyer, Senior-Produktmanager bei Schwalbe. Entsprechend groß ist die Nachfrage – in den vergangenen Jahren war sie oft größer als das Angebot. Wer sich für den Kauf erst dann entscheidet, wenn sich die

Temperaturen dem Gefrierpunkt nähern, riskiert dementsprechend, leer auszugehen. „Wer clever ist, kauft Spike-Reifen jetzt, montieren kann man sie schließlich auch später“, sagt der leidenschaftliche Ganzjahresradler Stefan Stierer von [Velotraum](#). Ohnehin müsse man solche Reifen erst eine Weile einfahren, damit sich die Metallstifte setzen. Natürlich kann man sich alternativ einen zweiten Laufradsatz besorgen, auf den man die Winterreifen aufzieht. „Aber wenn das automatisch die Investition in ein zweites Paar Bremscheiben, einen Nabendynamo und eine [Rohloff](#)-Schaltung bedeutet, bekommt man für das gleiche Geld schon ein sehr brauchbares Zweirad, bei dem es einem nicht ganz so viel ausmacht, wenn ihm Streusalz, Kälte, Schmutz und Feuchtigkeit zusetzen“, gibt Stierer zu bedenken. Sparen lässt sich mit Spike-Reifen in jedem Fall einiges – allem voran gefährliche Rutschpartien, Schäden am Rad, blaue Flecken und Blessuren.

Die gespickten Pneus können und dürfen zwar auch auf schneefreien Straßen gefahren werden, erzeugen dabei allerdings deutliche Laufgeräusche. Zudem können die Metallstifte auf glatten Flächen wie etwa Kopfsteinpflaster rutschen. Im Gegensatz zum [Mountainbike](#)-Reifen „Ice Spiker Pro“ von Schwalbe (ab 68,90 Euro), bei dem auch die mittleren Stollen mit Spikes versehen sind, sitzen sie daher bei den Modellen für Citybikes und Trekkingräder nur an den Reifenschultern; die primäre Lauffläche bleibt spikefrei. „An trockenen oder milden Tagen kann man die Laufgeräusche und den Rollwiderstand reduzieren, indem man den Reifen voll aufpumpt“, hat Velotraum-Mann Stierer als praktischen Tipp parat. Werde es glatt, lasse man dagegen Druck ab, um die Aufstandsfläche zu erhöhen. Der auf der Reifenflanke angegebene Minimaldruck sollte dabei aber nicht unterschritten werden.

### Aus dem Winter – für den Winter: Fatbikes

Wenn es einer Radgattung ganz sicher nicht an großflächigem Kontakt zum Boden mangelt, dann sind es Fatbikes. Bezeichnend, dass sogar diese Winterspezialisten sich ein Stachelkleid wie den „Dillinger“ von [45NrtH](#) (ab 249 Euro, „spike ready“ ab 139 Euro) zugelegt haben – und zwar erst, als sie aus dem schneereichen Alaska in Regionen vorgestoßen sind, die im Winter eher glatt als weiß sind.

Spike-Reifen bringen damit in unseren Breiten natürlich auch mehr Sicherheit für [Pedelec](#)-Fahrer. Leider gilt das nur für Elektrofahrräder mit einer Unterstützung bis 25 km/h: Schnellere E-Bikes gelten als Leichtkrafträder, Spike-Reifen sind hier nicht erlaubt. „Das finden wir äußerst schade. Gerade für Pendler, die ganzjährig auf ein S-Pedelec setzen wollen, wäre das ein wichtiges Plus an Sicherheit“, bedauert Tobias Spindler von [Riese & Müller](#) die rechtliche Regelung. Eine Beschädigung des Asphalt sei zudem nicht wahrscheinlicher als bei den langsameren, aber gleich schweren [E-Bike](#)-Modellen.

[Express-Bildauswahl \(8 Bilder\)](#)

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

### Passende Themen beim pd-f:

[Themenblatt Radfahren im Winter](#)

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

[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?](#)

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

[Mit der Zwiebeltaktik durch den Winter](#)

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

[Radpflege: Fünf Tipps für Herbst und Winter](#)

[Fahrradbeleuchtung: Rückstrahler sorgen für passive Sicherheit](#)

### Passendes Bildmaterial

