

Die wichtigsten Begriffe zum Reifenkauf

von bb - Dienstag, 21. Juni 2022

https://www.pd-f.de/2019/06/13/die-wichtigsten-begriffe-zum-reifenkauf_13603



So unscheinbar er für viele Menschen auch wirkt, er ist eines der wichtigsten Teile am Fahrrad: der Reifen. Auf einer Fläche deutlich kleiner als eine Postkarte überträgt er Bremskraft und Beschleunigungsenergie und unzählige kleinster Lenkimpulse – bei jeder Fahrt. Von einem guten Reifen nimmt man bestenfalls kaum Notiz, er verrichtet zuverlässig seine harte Arbeit. Aber auch der beste Reifen ist irgendwann verschlissen und muss ersetzt werden. Der pressedienst-fahrrad erklärt die wichtigsten Begriffe beim Reifenkauf.

Luftdruck

„Der richtige Luftdruck ist entscheidend für das Fahrverhalten eines Fahrrades. Zuviel Druck und der Reifen springt, zu wenig und er wälkt“, weiß Sarah Baukmann vom Pumpenspezialisten [SKS Germany](#). Sie hat dafür jedoch eine gute Lösung parat: „Man sollte regelmäßig den Reifendruck überprüfen und ggf. anpassen. Eine Standpumpe mit präzisiertem Manometer oder ein externer Reifendruckprüfer helfen dabei.“ Den richtigen Reifendruck zu finden ist dabei gerade im sportlichen Bereich eine Wissenschaft für sich. „Um Orientierung zu geben, prägen wir den Maximaldruck in bar und psi auf die Reifenflanken. Für MTB-Reifen haben wir auf unserer Website den [Schwalbe Pressure Prof](#), der anhand einiger Parameter eine Empfehlung ermittelt, damit die Reifen ihre ganze Performance ausspielen können“, erklärt Robert Mennen vom oberbergischen Reifenhersteller [Schwalbe](#).

Zahlenspiele

Apropos Reifenflanke: Neben der Angabe zur Druckempfehlung, Hersteller- und Produktnamen sowie diversen Hinweisen auf die

verwendete Technologie finden sich dort weitere wichtige Angaben. „Da ist zunächst einmal die Größenangabe sowohl in der metrischen ETRTO-Einheit als auch im angelsächsischen Zoll“, erläutert Mennen. Wer einen verschlissenen Reifen schlicht ersetzen will, kauft am besten einfach dieselbe Größe. So ist sichergestellt, dass der Reifen passt und nirgends schleift. Sportradler:innen, die mit verschiedenen Modellen und Größen experimentieren, sollten sich vorher schlau machen, welche Reifendimensionen in ihr Rad passen. Eine andere wichtige Angabe werde von manchem Hobbyschrauber:innen im Eifer des Reifenwechsel-Gefechts übersehen, erinnert Mennen weiter. Manche Reifen haben ein sogenanntes laufrichtungsgebundenes Profil, sprich: Sie haben eine Drehrichtung. Diese ist meist mit einem kleinen Pfeil und dem Wort „Rotation“ auf der Reifenflanke gekennzeichnet.

Profil

Bis auf hochspezialisierte Rennradreifen hat eigentlich fast jeder Fahrradreifen ein Profil auf der Lauffläche. „Auf festem Untergrund sind geschlossene Profile im Vorteil, während sich die offenen Profile von [Mountainbike](#)-Reifen mit ihren oft frei stehenden Stollen mit weichem Untergrund regelrecht verzahnen“, erklärt Daniel Gareus vom fränkischen Importeur [Cosmic Sports](#), der mit Onza und E*thirteen gleich zwei Hersteller im Portfolio hat, die sich auf MTB-Reifen spezialisiert haben. Anders als beim Auto ist beim Fahrrad aber kein Mindestprofil vorgeschrieben. Lediglich bei S?Pedelecs ist eine Profiltiefe von einem Millimeter vorgeschrieben.

Karkasse

„Als Karkasse bezeichnet man das Grundgewebe, das den eigentlichen Reifengummi trägt. Die Karkasse ist das Rückgrat jedes Reifens“, weiß Martin Buchta, beim deutschen Importeur [Messingschlagler](#) für den Reifenhersteller Kenda verantwortlich. Verwendet werden dazu meist Kunstfasern, aber auch Naturfasern wie Baumwolle sind möglich. Die Konstruktion der Karkasse bestimmt maßgeblich die Stabilität des Reifens und somit Eigenschaften wie Fahrsicherheit, Komfort und Pannenschutz.

Gummimischung (engl. Compound)

Die Lauffläche eines Fahrradreifens ist aus Gummi. So einfach und doch so kompliziert, erklärt Kristina Jordan von [Sport Import](#), die Gravel- und MTB-Reifen des US-amerikanischen Spezialisten WTB vertreiben: „Allein bei WTB gibt es aktuell fünf verschiedene Gummimischungen, um den unterschiedlichen Ansprüchen an Haftung, Rollwiderstand und Verschleißarmut gerecht zu werden.“ Denn die richtige Mischung zu finden, sei, so Jordan weiter, wie die berühmte Quadratur des Kreises: „Viel Grip, wenig Rollwiderstand und minimaler Verschleiß gehen so nicht zusammen. Eine gute Mischung muss immer auch an den richtigen Stellen gute Kompromisse machen.“

Rollwiderstand

Für viele Rennradler:innen die wichtigste Frage: Wie leicht rollt der Reifen bzw. wie viele meiner mühsam antrainierten Watt fallen der Reibung zum Opfer? „Der Rollwiderstand setzt sich zusammen aus vielen Faktoren, wie Profil, Karkasse und Gummimischung“, erklärt Peter Krischio, Produktmanager Race bei [Schwalbe](#). „Ein geringer Rollwiderstand klingt zunächst gut, ist aber nur sinnvoll, solange er nicht zulasten anderer wichtiger Faktoren wie Traktion oder Pannenschutz geht. Welche Eigenschaften wie wichtig sind, definieren wir für jeden Reifen einzeln, damit er perfekt zur/m Fahrer:in passt“, erklärt der Experte. Mountainbiker:innen seien naturgemäß andere Punkte wichtig als Pendler:innen oder Rennradfahrer:innen im Wettkampf.

Unplattbar

Wünschen wir uns das nicht alle? Nie wieder Platten! Marktführer Schwalbe arbeitet mit seinen Reifen der „Marathon-Plus“-Serie seit Jahren daran, diesem Ideal gerecht zu werden. „Neben unserem einzigartigen Pannenschutzgürtel haben wir unsere ‚Anti-Aging‘-Reifenwand darin verbaut. So sind die Marathon-Plus-Reifen nicht nur extrem pannensicher, sondern altern auch langsamer“, berichtet Stefan Franken von Schwalbe. Die Reichshofer sind sich ihrer Sache so sicher, dass sie sich den Begriff „unplattbar“ sogar geschützt haben. „Marathon Plus-Reifen sind weltweit die einzigen Reifen, die sich unplattbar nennen dürfen.“

Tubeless

Dass im Inneren eines Fahrzeugreifens ein Schlauch steckt, ist keine Selbstverständlichkeit, sondern eher eine Ausnahme. Auto- und Motorradreifen etwa werden ohne Schlauch montiert. Dafür müssen sie so dicht sitzen, dass man sie nur mit Spezialmaschinen auf die Felge bekommt. Auch im (sportlichen) Fahrradbereich setzen sich schlauchlose Systeme immer mehr durch, denn die Vorteile bestechen, wie Markus Hachmeyer, Produktmanager MTB bei Schwalbe, weiß: „Weniger Rollwiderstand, mehr Grip und höherer Pannenschutz. In den Reifen wird eine Dichtmilch gefüllt, die Undichtigkeiten, kleinere Risse und Löcher in wenigen Augenblicken verschließt.“ Gerade Mountainbiker:innen freuen sich über die Möglichkeit, geringere Drücke für mehr Grip zu fahren, ohne den gefürchteten „Snakebite“ im Schlauch zu erleiden, wenn der Schlauch bei einem Durchschlag von den Felgenhörnern beschädigt wird. Die Montage klappt übrigens ohne Spezialmaschinen. Eine Pumpe mit Hochdruckreservoir oder ein externes Druckreservoir wie der Schwalbe „Tire Booster“ sind aber hilfreich.

E-Bike-Reifen

Gewicht und dadurch Beschleunigungs- und Bremskräfte sind bei elektrifizierten Velos in der Regel höher als bei ihren Bio-Pendants. Deshalb sind spezielle [E?Bike](#)-Reifen absolut sinnvoll, die extra für die größeren Kräfte konzipiert wurden. „Wir kennzeichnen Reifen für den [Pedelec](#)-Einsatz mit dem Label ‚E?Bike Ready 25‘. Reifen für die schnelleren S?Pedelecs brauchen zudem die europaweit gültige ECE-R75-Zulassung, die wir mit dem Label E50 versehen“, so Schwalbe-Produktmanager Stefan Franken. Über die Jahre hat der Reifenspezialist sein Produktportfolio sukzessive im Bereich [E-Bike](#) erweitert. „Neben den Energizer Reifen, die vor über zehn Jahren Pioniere für E-Bike-Reifen waren, führen wir heute als Speerspitze unseres Portfolios auch einen speziellen unplattbaren E-Bike Reifen, den ‚Marathon E-Plus‘“, so Franken.

Ganzjahres- und Spike-Reifen

Der nächste Winter kommt bestimmt und mit ihm Schnee, Eis und Regen. Spätestens wenn die Menschen ihre Autos auf Winterreifen stellen, dürfen auch Radfahrer:innen sich fragen, ob ihre Bereifung auch „witterungsangepasst“ ist, wie es so schön in der STVO heißt. „Die einfachste Lösung sind Ganzjahresreifen, deren Lamellen im Profil sich eng mit dem Untergrund verzahnen“, empfiehlt Robert Mennen. Bei den Modellen von Schwalbe sorgt das „Four Season“-Compound für hohen Grip selbst in der kalten Jahreszeit. Wer häufig mit Eis oder hart verpresstem Schnee zu tun haben sollte, sollte lieber Spikereifen mit kleinen Metallschrauben in der Lauffläche verwenden, ergänzt Mennen noch. Diese Spezialisten sind aber nichts mehr für den Ganzjahreseinsatz auf Asphalt und Schotter. Deshalb gilt hier wie beim Auto: Nach dem Winter zurückwechseln.

[Express-Bildauswahl \(12 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(52 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[Wie der Fahrradreifen länger hält](#)

[Kaufkriterium Gewicht am Rad](#)

[Ventilkunde – Warum klappt das Pumpen nicht?](#)

[Zehn Pumpen, denen nie die Luft ausgeht](#)

[Zehn Tipps zum Frühjahrs?Check](#)

Passendes Bildmaterial



