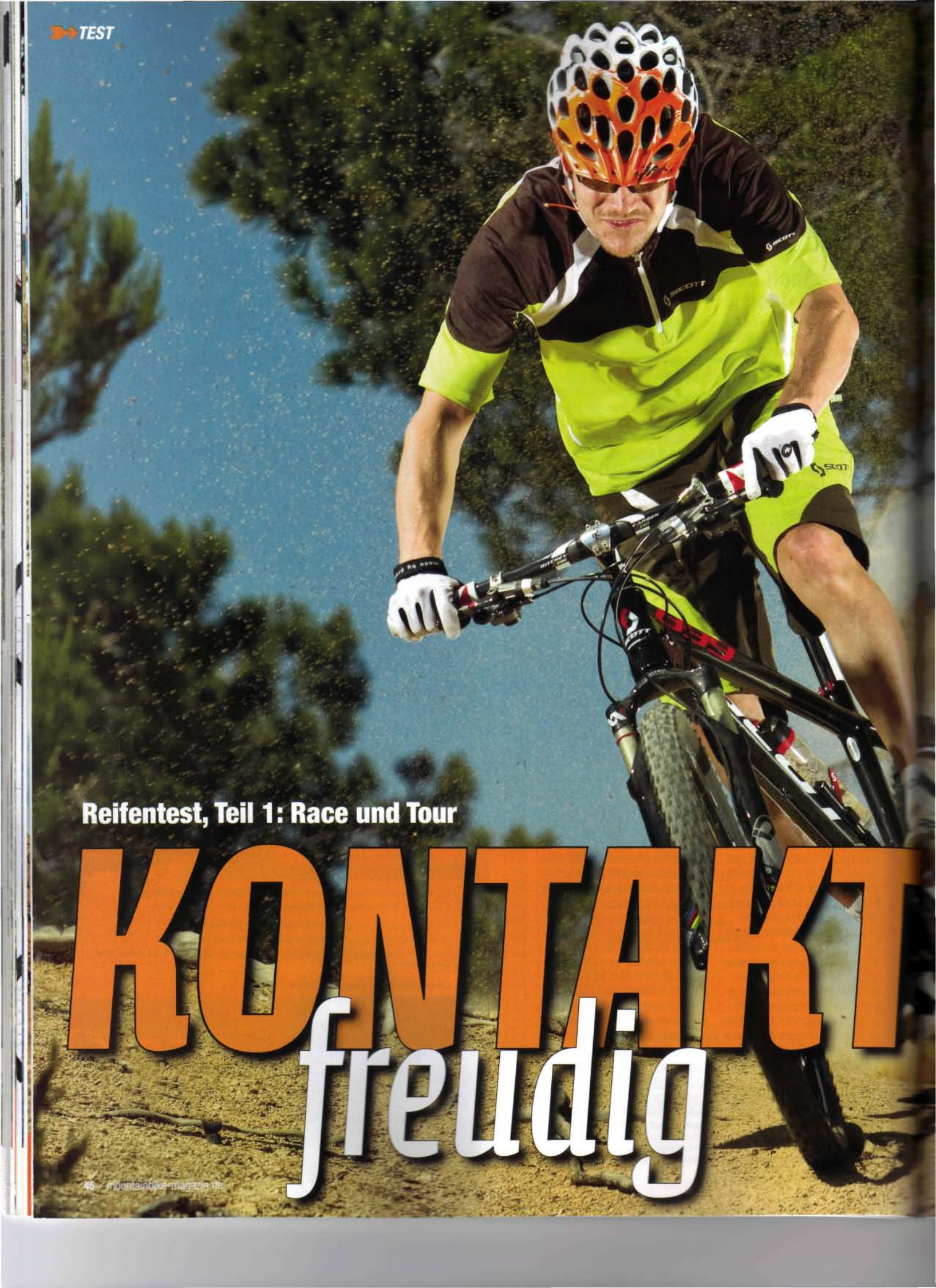

Reifentest, Teil 1: Race und Tour

KONTAKT freudig

DIE REIFEN IM TEST:

›› RACE

- BONTRAGER XR3 2,2"
- CONTINENTAL Race King 2,2"
- CONTINENTAL X-King 2,2"
- MAXXIS Aspen 2,1"
- MICHELIN Wildrac'r 2,0"
- ONZA Ibex XC 2,0"
- RITCHEY Shield 2,1"
- SCHWALBE Racing Ralph 2,25"
- SCHWALBE Rocket Ron 2,25"

›› TOUR

- CONTINENTAL Mountain King 2,2"
- MAXXIS Ardent 2,25"
- MICHELIN Wildgrip'r 2,1"
- SCHWALBE Nobby Nic 2,25"

Aufstand an der Reifenfront: Dauertestsieger Schwalbe muss sich einer Konkurrenz stellen, die nicht nur aufgeholt hat, sondern zum Überholen ansetzt. 13 Race- und Tourenpneus im großen Labor- und Praxistest.

TEXT | RAINER SEBAL

Markus Greber

Mike Schmid

Profilform und Gummimischung bestimmen maßgeblich die Traktion.

André Schmidt, *MB*-Testleiter

„ES GIBT KEINEN PERFEKTEN REIFEN FÜR JEDE SITUATION, SONDERN NUR DEN BESTEN KOMPROMISS FÜR DEN JEWEILIGEN EINSATZBEREICH."

Sie kennen keine Berührungsängste, kleben auf Fels, tauchen geschmeidig ins Kiesbett und krallen sich energisch an jeder Kante fest. Reifenstollen sind Schwerstarbeiter und müssen als Formation eine enorme Fülle an teils völlig gegensätzlichen Aufgaben erfüllen.

Welche Reifen diesen Mehrfach-Spagat beherrschen, verrät *MB* im großen, zweiteiligen Test. Teil eins in dieser Ausgabe fühlt den leichten, vortriebsorientierten Modellen auf die Stollen. Neun Race- und vier Tourenreifen mit einer Preisspanne von 20 bis 56 Euro bilden das Testfeld.

In der Kategorie Race schickt Continental neben dem Race King den brandneuen X King an den Start. Schwalbe kontert mit Racing Ralph und Rocket Ron in der jeweils neuen, schnellen Gummimischung Pacestar. Michelin lockt Rennfahrer mit dem neuen, noch ofenfrischen Wildrac'r. Mit geänderter Gummimischung soll der leichte Taiwan-Pneu Maxxis Aspen jetzt deutlich schneller rollen. Ritchey schiebt den jungfräulichen Shield an die Startlinie, Bontrager wirbt mit dem neuen XR3 um die Gunst der Racer, und Onza rollt mit dem Ibex XC gegen die Stoppuhr.

Bei den Tourenreifen sorgt Continental mit einem komplett neu designten Mountain King für Spannung. Schwalbe schickt den Titelverteidiger Nobby Nic mit etwas weicheren Außenstollen in den Vergleichskampf. Michelin will beweisen, dass die Bezeichnung Wildgrip'r Programm ist. Maxxis verspricht Tourenspaß mit dem Modell Ardent.

Reifen sind immer ein Kompromiss

Reifen bilden die einzige Kontaktstelle zwischen Bike und Untergrund und sind deshalb maßgeblich für Fahrperformance und Sicherheit verantwortlich. Sie sollen Antriebs- und Bremskräfte übertragen sowie Fliehkräften trotzen. Kein Problem mit der richtigen Gummimischung und einem ausgeprägten Profil. Aber: Haftungshungrige Pneus erhöhen den Rollwiderstand und benötigen viel Kraft beim Pedalieren. Wer die Vortriebseffizienz steigern möchte, sollte zudem auf leichte Bereifung achten. Allerdings erfordert guter Pannenschutz stärkere Karkassen, die das Gewicht nach oben treiben. Reifen verlangen im- ›

REIFENAUFBAU IM DETAIL

UNTER DER GENOPPTEN GUMMIOBERFLÄCHE STECKT EINE MENGE VERSCHIEDENER MATERIALIEN UND VIEL KNOW-HOW.

❶ SCHUTZGÜRTEL
Manche Reifen besitzen eine verstärkte Karkasse unter der Lauffläche, die vor Eindringkörpern schützt.

❷ FLANKENSCHUTZ
Einlagen an der Reifenflanke schützen gegen Durchschläge und spitze Eindringkörper (etwa „Snakeskin").

❸ KARKASSE
Ein beidseitig mit Gummi beschichtetes, textiles Gewebe bildet die Reifen-Grundstruktur.

❹ WULSTKERN
Sorgt für sicheren Sitz auf der Felge. Bei Drahtreifen dienen Drahtbündel, bei Faltreifen Kevlar-Fasern als Kern.

❺ LAUFFLÄCHE
Profilform und Gummimischung bestimmen den Grip. Einige Hersteller geben die verwendete Gummimischung an (z. B. 60a). Je niedriger die Zahl, umso weicher.

mer einen Kompromiss. Es gibt keinen perfekten Pneu für jede Situation und Witterung, sondern nur den besten Kompromiss für den jeweiligen Einsatzbereich.

Da es sich bei Reifen um Verschleißteile handelt, muss sich jeder Biker früher oder später die Frage stellen: Welcher Pneu passt zu mir? Mit welcher Bereifung fahre ich am besten? Neue Reifen lösen häufig den berühmten Aha-Effekt aus – in positiver oder in negativer Hinsicht. Der lahme Touren-Hobel mutiert schlagartig zur spritzigen Trail-Rakete, während die auf Vortrieb getrimmte Race-Feile plötzlich förmlich am Boden kleben bleibt. Bevor Sie sich einen neuen Stollenträger zulegen, sollten Sie deshalb zunächst einmal den Einsatzbereich definieren.

Tipp: zuerst den persönlichen Einsatzbereich festlegen

CC-Racer und Marathonisti legen in erster Linie Wert auf Vortriebseffizienz. Da Reifen zu den rotierenden Parts am Bike zählen, wirkt sich hier eine Gewichtsersparnis spürbar positiv auf die Beschleunigung aus. Auch der Rollwiderstand sollte so gering wie möglich sein, um beim Antritt möglichst wenig Muskelkraft zu verschwenden. Ein zu geringer Pannenschutz kann in einem Rennen das vor- ›

PRAXISTEST, MESSTECHNIK, LABOR – SO TESTET MountainBIKE

FÜR EINEN SERIÖSEN UND AUSSAGEKRÄFTIGEN REIFENTEST BEDARF ES VIEL ERFAHRUNG, KNOW-HOW UND EINER MENGE AN MESSTECHNIK. *MB* TREIBT DESHALB EINEN BEISPIELLOSEN AUFWAND ZUR ERMITTLUNG DER REIFENPERFORMANCE.

Montieren, pumpen, Reifen an die Grenzen bringen – der *MB*-Testalltag.

Traktionskontrolle im steilen Anstieg.

Absolute Objektivität durch Messtechnik.

Mike Schmid (3)

Reifentests zählen zu den schwierigsten und aufwendigsten Warentests. Der Pneu muss auf **zahlreiche, teils völlig unterschiedliche Kriterien** wie etwa Kurvengrip, Pannenschutz und Rollwiderstand hin getestet werden. Zudem hängen Bewertungspunkte wie etwa Brems- und Uphill-Grip von der jeweiligen Bodenbeschaffenheit ab und müssen deshalb auf unterschiedlichstem Terrain, **bei Nässe wie bei Trockenheit,** ermittelt werden. Der Stellenwert des Reifentests ist besonders hoch, denn kaum ein Teil am Rad wird häufiger gewechselt und kein anderes beeinflusst die Fahrperformance stärker.

Um für den Reifentest **objektive und aussagekräftige Ergebnisse** zu bekommen, betreibt *MB* jedes Jahr einen enorm hohen Aufwand mit Praxis- und Labortests. Eine erfahrene, vierköpfige Testmannschaft absolviert mit jedem Reifen **ausgiebige Testfahrten** auf unterschiedlichstem Terrain und notiert ihre Fahreindrücke. Parallel dazu kommt **sensibelste Messtechnik** zum Einsatz, um die Praxiseindrücke mit objektiven Messwerten zu untermauern. Dabei kleben hochpräzise Sensoren von **2D-Datarecording** auf den Rohren eines Testrads und zeichnen Querbeschleunigung und Geschwindigkeit auf. *MB*-Tester Thomas Schmitt lenkt dazu das Bike mit immer höherer Geschwindigkeit durch einen vorgegebenen Kurvenradius – so lange, **bis der Reifen den Halt verliert.** Mit der ermittelten Grenzgeschwindigkeit erfolgen schließlich viele weitere Fahrten. Die aufgezeichneten Messdaten lassen objektive Rückschlüsse auf den Kurvengrip zu.

Zusätzlich zu den Praxistests wandern die Reifen auch in die **Labore von Continental und Schwalbe,** um Rollwiderstand, Durchschlag- und Durchstichschutz zu ermitteln. Bei der **Rollwiderstandsmessung** treibt eine Metallrolle den Reifen mit konstanter Geschwindigkeit an und misst die dafür notwendige Leistung. Zur **Ermittlung des Durchschlagschutzes** saust ein Fallbeil aus stetig zunehmender Höhe auf den Reifen – so lange, bis dem Pneu die Luft ausgeht. Je größer die Fallhöhe, umso kleiner ist die Gefahr eines Snakebites. Beim **Durchstichtest** durchbohrt ein Dorn mehrfach die Lauffläche und misst die dazu benötigte Energie. Der Durchschnittswert fließt dann in die Bewertung ein.

zeitige Aus bedeuten – deshalb gilt es auch diesen Punkt nicht völlig auszuklammern. Die benötigte Traktion hängt stark von der jeweiligen Streckenbeschaffenheit ab. Viele Rennfahrer besitzen mehrere Reifenmodelle und ziehen je nach Witterung und Untergrund fein profilierte oder grobstollige Race-Pneus auf. Die Erfahrung zeigt, dass Reifen mit mehr Volumen den Komfort und Grip im Gelände deutlich erhöhen. *MB* empfiehlt deshalb auch Racern Reifen mit größeren Dimensionen, weshalb das Testfeld überwiegend aus Modellen mit einer Breite von 2,1 bis 2,2 Zoll besteht.

Tourenreifen besitzen ein breiteres Einsatzspektrum als die sehr spezielle Race-Kategorie. Grip und Pannenschutz reichen bereits für alpine Einsätze, doch auch beim Marathon geben sie eine gute Figur ab. Die maximale Reifenbreite im Testfeld liegt bewusst bei 2,25 Zoll, um das Gewicht im Bereich von vortriebsorientierten 600 Gramm zu halten. Bevorzugen Sie breitere Bereifung auf der Tour für noch mehr Grip und Pannenschutz, oder suchen Sie die optimale Bereifung für wilde AM- und Enduro-Ausritte? Dann finden Sie in Teil zwei des Reifentests in der kommenden Ausgabe eine umfangreiche Auswahl.

Schnell mal um die Kurve gehuscht. Kein Problem mit der richtigen Bereifung.

Steht der Einsatzbereich fest, gilt es den für sich besten Kompromiss in der Kategorie zu finden. Neben den Testbriefen helfen vor allem die detaillierten Charakter-Infos auf Seite 53 bei der Entscheidung.

Die umfangreiche Reifenanalyse hat *MB* unter enormem Aufwand mit Hilfe von zahlreichen Praxis- und Labortests und dem Einsatz von 2D-Messtechnik durchgeführt (Details siehe „So testet *MB*“).

Wachablösung an der Reifenfront

Nach jahrelangen Seriensiegen von Schwalbe übernimmt jetzt Continental mit seiner neuen Königsfamilie das Zepter. Der Race-Debütant X King reiht sich dank ausge- ›

REIFENPERFORMANCE IM ÜBERBLICK

WER FÜR SICH DEN OPTIMALEN REIFEN SUCHT, MUSS PRIORITÄTEN SETZEN. DIE TABELLE ZEIGT DAS RANKING DER GETESTETEN RACE- UND TOURENREIFEN IM DIREKTEN VERGLEICH – NUMMER EINS IST DER JEWEILS BESTE, 13 DER SCHLECHTESTE.

Akribische Kontrolle des Luftdrucks sichert die Vergleichbarkeit.

Mike Schmid

zeichneter Allround-Eigenschaften vor Racing Ralph und Rocket Ron ein, die allerdings nach wie vor sehr gute Performance bieten. Der Race King, Contis zweites Eisen im Feuer, besticht vor allem beim Rollwiderstand. Beim Gewicht setzt der Maxxis Aspen den Maßstab, zudem rollt der Reifen deutlich besser als sein Vorgänger. Der schmale Wildrac'r von Michelin bietet guten Grip – bei etwas hohem Rollwiderstand.

Auch der Onza Ibex XC rotiert der Konkurrenz auf dem Prüfstand hinterher, sorgt jedoch für top Grip. Der Bontrager XR3 zeigt gute Allround-Eigenschaften, aber leichte Schwächen beim Durchschlagschutz. Der Shield von Ritchey liefert durchweg gute Werte, hält aber mit der Spitze nicht ganz mit.

Auch bei den Tourenreifen hat Continental mit dem Mountain King knapp die Nase vor Seriensieger Nobby Nic von Schwalbe. Beide Reifen bieten bei fast allen Bewertungen top Werte. Der Maxxis Ardent liefert mit viel Grip und hohem Durchschlagschutz eine gute Performance. Und auch der Wildgrip'r krallt seine Stollen erfolgreich in den Boden, liegt allerdings beim Gewicht knapp hinter der Konkurrenz.

FAZIT: Wer den besten Allround-Racer will, greift zum X King. Die Kriterien leicht und schnell erfüllt der Race King am besten. Rennfahrer, die auf hohen Pannenschutz Wert legen, montieren den Racing Ralph. Tourenfahrer greifen entweder zum schnellen Mountain King oder zum Gripkönig Nobby Nic. MB

Race

Hersteller	BONTRAGER
Modell	XR3 2,2"
Preis	30 Euro
Gewicht	508 g
Reifengröße/-breite[1]	26 x 2,2"/51,3 mm
Reifenaufbau	Gummimischung: Dual Compound, Karkasse: 120 TPI
Laborbewertung[2]	
Durchschlagschutz (10 %)	
Durchstichschutz (10 %)	
Rollverhalten (30 %)	
Gewicht (20 %)	
Praxisbewertung[2]	
Traktion (15 %)	
Seitenhalt (15 %)	
FAZIT	Bontrager hat sein Reifen-Portfolio erweitert. Der neue XR3 bietet guten Grip und sorgt durch die großen Abstände im Mittelprofil für sehr gute Selbstreinigung. Die Schwächen des Pneus liegen im Durchschlagschutz und im Rollverhalten.
TESTERGEBNIS	GUT

Race

Hersteller	CONTINENTAL	CONTINENTAL	MAXXIS	MICHELIN
Modell	Race King Supersonic 2,2"	X King Racesport 2,2"	Aspen 2,1"	Wildrac'r Advanced 2,0"
Preis	50 Euro	50 Euro	45 Euro	38 Euro
Gewicht	466 g	462 g	455 g	498 g
Reifengröße/-breite[1]	26 x 2,2"/49,9 mm	26 x 2,2"/50,2 mm	26 x 2,1"/50,0 mm	26 x 2,0"/49,1 mm
Reifenaufbau	Gummimischung: Black Chili Compound, Karkasse: 60 TPI	Gummimischung: Black Chili Compound, Karkasse: 60 TPI	Gummimischung: Dual Compound, 62/60a[3], Karkasse: 120 TPI	Gummimischung: Dual Compound, Karkasse: 127 TPI
Laborbewertung[2]				
Durchschlagschutz (10 %)				
Durchstichschutz (10 %)				
Rollverhalten (30 %)				
Gewicht (20 %)				
Praxisbewertung[2]				
Traktion (15 %)				
Seitenhalt (15 %)				
FAZIT	Geringster Rollwiderstand im Testfeld und auch superleicht. Beim Durchschlagschutz um Welten besser als 2009. Durch die geringe Profilausprägung empfiehlt sich der Reifen allerdings hauptsächlich für trockenen Waldboden.	Superleicht, schnell, mit ordentlich Grip und dabei auch noch äußerst pannenresistent. Contis brandneuer X King kommt der eierlegenden Wollmilchsau schon gefährlich nahe und fährt in der Kategorie Race den Testsieg ein.	Der Aspen konnte seinen Rollwiderstand gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessern und markiert zudem mit 455 Gramm die unterste Gewichtsgrenze im Testfeld. In schlammigen Uphills setzen sich die Lamellen der Mittelstollen rasch zu.	Für Michelin-Verhältnisse ungewöhnlich schmal, aber trotzdem mit viel Grip in Kurven und beim Bremsen. Die kontaktfreudige Gummimischung lässt allerdings auch den Rollwiderstand beträchtlich steigen. Der Durchschlagschutz ist gering.
TESTERGEBNIS	SEHR GUT	ÜBERRAGEND	SEHR GUT	GUT

Benjamin Hahn (5)

[1]Herstellerangabe/gemessene maximale Breite an den Stollen | [2]Prozentangaben entsprechen dem Anteil am Gesamturteil für Race-Reifen | [3]Gummihärte: je niedriger der Wert, desto weicher

Race

Hersteller	ONZA	RITCHEY	SCHWALBE	SCHWALBE
Modell	Ibex XC 2,0"	Shield 2,1"	Racing Ralph 2,25"	Rocket Ron 2,25"
Preis	20 Euro	56 Euro	46 Euro	50 Euro
Gewicht	487 g	543 g	537 g	500 g
Reifengröße/-breite[1]	26 x 2,0"/49,4 mm	26 x 2,1"/51,4 mm	26 x 2,25"/54,3 mm	26 x 2,25"/54 mm
Reifenaufbau	Gummimischung: Dual Compound, 65a/55a, Karkasse: 120 TPI	Gummimischung: Dual Compound, Karkasse: Tubeless Ready, 120 TPI	Gummim.: Triple Comp. (Pacestar), Karkasse: Tubeless Ready, 67 TPI	Gummim.: Triple Comp. (Pacestar), Karkasse: Tubeless Ready, 127 TPI
Laborbewertung[2]				
Durchschlagschutz (10 %)				
Durchstichschutz (10 %)				
Rollverhalten (30 %)				
Gewicht (20 %)				
Praxisbewertung[2]				
Traktion (15 %)				
Seitenhalt (15 %)				
FAZIT	Kein Race-Reifen trotzte den Zentrifugalkräften besser als der Ibex XC. Der hohe Durchschlagschutz sorgt zudem für eine gute Pannenstatistik. Weniger Grund zur Freude liefert der ungewöhnlich hohe Rollwiderstand. Mit nur 20 Euro sehr günstig!	Ritchey-typisch fallen auch beim neuen Shield die Seitenstollen relativ lang aus. Das bewirkt guten Kurvengrip, aber nur auf trockenem Boden. Der Rollwiderstand fällt etwas hoch aus, bei den restlichen Punkten zeigt sich der Shield unauffällig.	Die neue Gummimischung Pacestar sorgt für weichere Seitenstollen als beim Vorgänger. Der Kurvengrip ist zwar nicht überragend, allerdings bricht der Reifen stets kontrollierbar weg. Die großen Stärken sind der Pannenschutz und Bremsgrip.	Dank weicherer Seitenstollen als beim Vorgänger ist der Kurvengrip sehr hoch, auch im Schlamm greift das offene Profil gut, bei Schotter bricht der Reifen etwas unvermittelt weg. Ansonsten liefert der Rocket Ron durchweg sehr gute Werte.
TESTERGEBNIS	GUT	GUT	SEHR GUT	SEHR GUT

Benjamin Hahn (4)

[1]Herstellerangabe/gemessene maximale Breite an den Stollen | [2]Prozentangaben entsprechen dem Anteil am Gesamturteil für Race-Reifen | [3]Gummihärte: je niedriger der Wert, desto weicher

Tour

Hersteller	CONTINENTAL	MAXXIS	MICHELIN	SCHWALBE
Modell	Mountain King Racesport 2,2"	Ardent 2,25"	Wildgrip'r 2,1"	Nobby Nic 2,25"
Preis	50 Euro	40 Euro	27 Euro	46 Euro
Gewicht	516 g	603 g	623 g	564 g
Reifengröße/-breite[1]	26 x 2,2"/50,8 mm	26 x 2,25"/53,7 mm	26 x 2,1"/53,3 mm	26 x 2,25"/54,5 mm
Reifenaufbau	Gummimischung: Black Chili Compound, Karkasse: 60 TPI	Gummimischung: 60a[3], Karkasse: 60 TPI	Karkasse: 66 TPI	Gummim.: Triple Comp. (Pacestar), Karkasse: Tubeless Ready, 67 TPI
Laborbewertung[2]				
Durchschlagschutz (15 %)				
Durchstichschutz (10 %)				
Rollverhalten (20 %)				
Gewicht (15 %)				
Praxisbewertung[2]				
Traktion (20 %)				
Seitenhalt (20 %)				
FAZIT	Der Name ist Programm. Mit einem etwas schmaleren Profil als der Vorgänger liefert der neue Mountain King ausgezeichnete Praxis- und Laborwerte. Fast durchgehend rote Bewertungsfelder krönen den top Allrounder zum Testsieger.	Der Maxxis Ardent in 2,25 Zoll Breite erweist sich dank ausgezeichneten Traktionseigenschaften und sehr hohem Durchschlagschutz als ausgezeichneter Tourenreifen. Manko: Dornen hat die Karkasse wenig entgegenzusetzen.	Der Wildgrip'r fällt für 2,1" sehr breit aus und bietet ordentlich Grip. Lediglich in Schotterkurven bricht der Reifen aufgrund des großen Profilabstandes an den Seitenstollen eine Nuance früher weg als die weiteren Tourenreifen im Test.	Die neue Gummimischung sorgt für sehr guten Grip, die Karkasse hält auch bei Dornen- und Felsblock-Attacken lange durch. Etwas höherer Rollwiderstand und 50 g mehr Gewicht gegenüber dem Mountain King kosten knapp den Testsieg.
TESTERGEBNIS	ÜBERRAGEND	SEHR GUT	SEHR GUT	ÜBERRAGEND

[1]Herstellerangabe/gemessene maximale Breite an den Stollen | [2]Prozentangaben entsprechen dem Anteil am Gesamturteil für Touren-Reifen | [3]Gummihärte: je niedriger der Wert, desto weicher

Benjamin Hahn (4)