

Fahrrad 2016: „Plus“-Trend – breitere Reifen bei Mountainbike und Rennrad

von bernd bohle - Mittwoch, 19. August 2015

https://www.pd-f.de/2015/08/19/9497_fahrrad-2016-plus-trend-breitere-reifen-bei-mountainbike-und-rennrad/



Kaum etwas beeinflusst die Fahreigenschaften und den Komfort eines Rades so sehr wie die Wahl des Reifens. Die Vielfalt an Modellen ist dabei breit wie nie zuvor – und das ist wörtlich zu verstehen, denn selbst in Bereichen, wo bisher unerschütterlich auf schmale Pneos gesetzt wurde, eröffnen sich 2016 neue Dimensionen. Der pressedienst-fahrrad nimmt die Pluspunkte breiter Reifen unter die Lupe.

[pd-f/ht] „Rollen die überhaupt?“ Wohl jeder [Fatbike](#)-Fahrer kennt diese Frage. Dabei bringen die handbreiten Walzen zwar einiges an Gewicht und dadurch ein insgesamt trägeres Fahrverhalten mit, „aber wenn ein Fatbike rollt, dann rollt es – und zwar richtig schnell“, schwärmt Fatbike-Fan Frank Schneider vom Antriebsriemenhersteller [Gates](#), der als [Nicolai](#)-Werksfahrer und ehemaliger Downhill- und Cross-Country-Profi noch heute auf Tempo setzt.

So extrem ist Mittelmaß

Fatbikes sind nur die spektakulärste Spielart eines Trends, der die kommende Weltleitmesse Eurobike bestimmen und 2016 zum Jahr des Großformats machen wird. Während die Mountainbikewelt in den vergangenen Jahren vor allem über Laufradgrößen (26, 27,5 und 29 Zoll) debattierte, rücken nun die Reifenbreiten in den Fokus. „B+“ lautet das Thema: Bis zu drei Zoll breite Reifen im 27,5-Zoll-Format – auch als 650B bekannt. „Die Reifenbreiten lösen ein, was sich viele Biker von den Laufradgrößen versprochen haben“, fasst der pd-f-Geschäftsführer Gunnar Fehlau, eingefleischter Fatbiker und neuerdings „Plus“-Fan, zusammen. Mit unterschiedlich breiten Reifen seien Räder im Fahrverhalten unterscheidbarer und unterschiedlicher als mit variierenden Laufradgrößen.

Das ehemalige Zwischenformat 650B setzt sich damit endgültig als die am weitesten verbreitete Laufradgröße durch. Viele Firmen bringen zur nächsten Saison „Plus“-Modelle. Der amerikanische Hersteller [Sram](#) lanciert unter der Bezeichnung „Boost“ gleich eine ganze Komponentenserie, von der Federgabel bis zur Kurbelgarnitur, die das Einbaumaß der Antriebsteile auf die gewachsene Reifenbreite anpasst.

Mit den Reifen- wachsen konsequenterweise auch die Felgenbreiten: „27,5+-Reifen sollten grundsätzlich auf Laufrädern mit einer entsprechenden Felgenbreite montiert werden. Um die Vorzüge der breiten Reifen voll auszuschöpfen, empfehlen wir Felgen mit einer Maulweite von mindestens 30 mm, vor allem im [Tubeless](#)-Einsatz“, erklärt Doris Klytta vom Reifenhersteller [Schwalbe](#), der das neue Plusformat mit den Reifenmodellen „Rocket Ron“ und „Nobby Nic“ (jeweils 64,90 Euro) in je zwei Breiten und insgesamt acht Ausführungen anbietet. Doch auch unterhalb von drei Zoll Reifenbreite erhöhen Felgen um die 30 Millimeter Innenweite wie die „M70 HV“ von Enve (Laufradsatz ab 3.299 Euro) die Aufstandsfläche und sorgen damit für mehr Traktion im Gelände.

Inspirieren lässt sich von B+ sogar eine Firma, die zwar keine Mountainbikes anbietet, bei ihren Reise- und Tourenrädern aber bisher konsequent auf 26 Zoll setzte: „Wir beobachten die Entwicklungen in der Branche natürlich intensiv, aber als kleiner Hersteller müssen wir uns genau überlegen, wo wir selbst aktiv werden“, erläutert [Velotraum](#)-Chef Stefan Stierer. Schon seit einer Weile bieten die Schwaben 27,5 Zoll als Option bei Modellen mit Scheibenbremsen an. „Aber erst mit den neuen Plus-Reifen macht das für uns auch qualitativ einen Unterschied“, betont Stierer. Mit dem geländegängigen „Finder“ (ab 2.300 Euro) nimmt Velotraum nun ein Rad für kleine und große Abenteuer ins Programm, das speziell auf 650B-Laufräder ausgelegt wurde.

Road plus: Rennrad im XL-Format

So unaufhaltsam sich breite Reifen im Gelände durchsetzen, so machtvoll drängen sie in Domänen vor, in denen die Pneu ein gutes Jahrhundert lang gar nicht schmal genug sein konnten. Kein Wunder, denn breitere Reifen zeichnen sich prinzipiell durch einen niedrigeren Rollwiderstand aus. Skeptiker und Traditionalisten wenden ein, das gelte nur bei gleichem Reifendruck, schmalere Reifen würden jedoch mit höherem Druck gefahren, womit der Vorteil hinfällig werde. „Stimmt“, pflichtet Peter Krischio, Produktmanager für den Rennradbereich bei Schwalbe, bei, „allerdings ist der Reifen irgendwann totgepumpt, d. h. auch durch höheren Druck lässt sich der Rollwiderstand nicht weiter senken, der Reifen verliert nur noch Grip und büßt dramatisch an Fahrkomfort ein.“ Einzig eine etwas bessere Aerodynamik, die erst bei hohen Geschwindigkeiten eine nennenswerte Rolle spielt, sowie die agilere Beschleunigung blieben als Vorteile. Bezeichnend ist, dass selbst die Profis, deren Service-Teams sich permanent um die Optimierung des Materials kümmern, inzwischen zu Größen zwischen 23 und 25 Millimetern und für das Kopfsteinpflaster der Frühjahrsklassiker sogar bis zu 30 Millimetern greifen. So mancher Hobbysportler dagegen fährt immer noch Reifen um die 20 Millimeter Breite – ohne konsequent vor jeder Ausfahrt den Druck zu überprüfen.

Mehrere Entwicklungen begünstigen im Rennradbereich den Einsatz breiter Reifen: Hobbyfahrer profitieren dabei besonders von Rennmaschinen mit Scheibenbremsen, die im Gegensatz zu Felgenbremsen keinen limitierenden Faktor für die Reifenbreite darstellen und selbst Extreme wie den [Koga](#) „Beachracer“ (1.699 Euro) mit 60-Millimeter-Walzen ermöglichen. Trotz grobstolligen Profils fast zierlich nehmen sich dagegen [Cyclocrosser](#) aus, bei denen anders als im Straßensport die Verzögerung per Brems Scheibe bei offiziellen Rennen zugelassen ist. Auch hier geht der Trend weiter in die Breite. So setzt der kalifornische Hersteller [Felt](#) bei seiner „Fx“-Reihe (ab 999 Euro) künftig auf einen üppiger dimensionierten Innenlagerstandard und gewinnt dadurch mehr Durchlass für das Hinterrad. Teilweise noch breiter bereift, aber weniger kompromisslos auf Gelände ausgelegt, ist die neueste Entwicklung: Sogenannte „Gravel-Racer“ stellen sich von A wie Asphalt bis O wie Offroad jedem Untergrund. Dafür sorgen Reifen mit genopptem Profil wie der „G-One“ (59,90 Euro), den Schwalbe in Breiten bis zu 40 Millimetern ins Rennen schickt.

Wie bei den Mountainbikes ist auch hier die passende Felge gefragt. US-Leichtbauspezialist Zipp deckt mit dem Modell „30 Course“ (Vorderrad 465 Euro, Hinterrad 580 Euro) Reifenbreiten von 23 bis 40 Millimetern ab und gestattet damit experimentierfreudigen Rennradfans, ihr Bike nach Lust und Laune auszustatten. Der ausschließlich auf den Einsatz mit Scheibenbremsen ausgelegte Laufradsatz bringt aber noch weitere Pluspunkte ins Spiel: ein aerodynamisch optimiertes Felgenprofil, hohe Zukunftssicherheit durch die Kompatibilität mit verschiedenen Steckachsstandards sowie die Möglichkeit, Tubeless-Reifen zu fahren, also durch die schlauchlose Montage nicht nur den Rollwiderstand zu verringern, sondern auch die rotierende Masse. Die oben genannten Nachteile breiter Reifen werden damit kompensiert, im Saldo bleibt nur das positive Vorzeichen stehen, zu dem sich ein immenser Gewinn an Pannensicherheit gesellt. Egal ob Straßenpurist oder schneller Abenteurer, „Road plus“ heißt: So viel [Rennrad](#) wie 2016 war noch nie!

[Express-Bildauswahl \(9 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(34 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Ausgezeichnet 2016: Räder mit Prädikat](#)

[Einfach mehr Spaß auf dem Mountainbike: Das Ende des Umwerfers](#)

[Mountainbike-Geometrie: die unterschätzte Größe](#)

[Tour de France: Warum Hobbysportler besser rollen als die Profis](#)

[Fahrradsommer 2015: Highlights in Bildern](#)

[Die Renaissance des Rennlenkers](#)

[Themenblatt Rennradfahren – fast wie Fliegen!](#)

[Typenkunden: Das Einmaleins der Fahrradkunde](#)

Themenblatt Typenkunden

Passendes Bildmaterial

