

## Rennradler haben freie Reifenwahl

von bb - Dienstag, 7. August 2018

[https://www.pd-f.de/2018/08/03/rennradler-haben-freie-reifenwahl\\_12771](https://www.pd-f.de/2018/08/03/rennradler-haben-freie-reifenwahl_12771)



[pd-f/tg] Profis schwören auf Schlauchreifen, Hobbysportler nutzen hauptsächlich Clincher – aber mit [Tubeless](#) bekommt eine zukunftsweisende Technologie immer mehr Zulauf. Rennradfahrer haben bei Reifen die Qual der Wahl. Der pressedienst-fahrrad zeigt die Vor- und Nachteile der verschiedenen Modelle.

Der ARD-Experte und ehemalige Radprofi Fabian Wegmann erklärte auf der Königsetappe der diesjährigen Tour de France hinauf nach L'Alpe d'Huez, dass ein Großteil der Profifahrer mit Schlauchreifen unterwegs sei. Die Begründung: Die Reifen hätten bei einer Panne speziell bei hohen Geschwindigkeiten bessere Notlaufeigenschaften. Weniger ambitionierte Radfahrer hören da Schlauch und Reifen, wie sie's kennen und wundern sich, warum ein herkömmlicher Schlauch auf einmal eine Notlaufeigenschaft haben soll. Die Erklärung liegt in den verschiedenen Aufbauten der Reifen und in einer für Laien vielleicht verwirrenden Begrifflichkeit.

### Schlauchreifen für die Profis

Bei Schlauchreifen, auch Tubular genannt, ist der Schlauch in den Mantel eingenäht. Das geschieht von Hand und ist deshalb etwas teurer (z. B. [Schwalbe](#) „Pro One HT“, 90 Euro). Schlauchreifen werden auf die Felge geklebt, welche dafür ein flaches Felgenbett ohne die typischen Hörner aufweisen muss. So rutscht der Reifen auch im platten Zustand nicht von der Felge, man kann sicher bremsen oder gar noch ein paar Kilometer ausrollen. „Die Notlaufeigenschaft der Tubulars gibt ein willkommenes Sicherheitsempfinden, wenn man mit über 70 km/h die Bergpässe hinunter schießt“, weiß Harald Troost vom Rennradspezialisten [Koga](#). Ohne Felgenhörner und Hakenflanken werden die Laufräder auch leichter. Ein weiterer Vorteil: Die Reifen können mit geringerem Druck gefahren werden, was Traktion und Komfort erhöht, ohne bei Durchschlägen gleich zu Plattfüßen zu führen.

„Diese Faktoren machen die Reifen im [Cyclocross](#) sehr beliebt, wo Traktion und Pannensicherheit das A und O sind. Aber auch immer mehr Straßensportler erkennen die Vorteile geringeren Drucks“, erklärt Peter Krischio vom Reifenhersteller Schwalbe. Die Nachteile der Schlauchreifen sieht er zum einen in der aufwendigen Montage. Den Schlauchreifen richtig auf die Felge zu kleben, braucht Erfahrung. „Eine Panne unterwegs zu reparieren, ist kaum möglich, da ein neuer Reifen aufgeklebt werden muss“, erklärt der Reifenfachmann. Der Kleber muss zunächst komplett entfernt werden und nach dem Neuauftragen trocknen. Für Profifahrer ist das kein Problem: Im Rennen wechseln sie einfach das komplette Laufrad, um den Rest kümmert sich der Team-Mechaniker. Diesen Luxus haben Hobbyfahrer nicht.

### Hobbysportler setzen auf Falten

Hobbyradsportler nutzen im Normalfall sogenannte Clincher, also Reifen mit einer Wulst, die vom Luftdruck ins Felgenhorn gedrückt wird – wie auch am Stadtrad. Es wird meist ein Schlauch montiert, der lose zwischen Felge und Reifen liegt. Man unterscheidet hier zwischen leichteren und teureren Faltreifen sowie günstigen, schwereren Drahtreifen, die sich nicht falten lassen. „Der Schlauch besteht in der Regel aus Butyl. Dieses Material ist recht luftdruckstabil“, erklärt Doris Klytta von Schwalbe. Beim Walken, also der Verformung des Reifens beim Abrollen auf dem Untergrund, reibt der Schlauch im Reifen. Das erhöht den Rollwiderstand. Hinzu kommt, dass es sich beim Reifen um eine rotierende Masse handelt. Beim Beschleunigen oder bei Bergfahrten machen sich ein paar Gramm mehr schnell bemerkbar. Deshalb nutzen Radsportler gern dünne Schläuche, die weniger Widerstand und Gewicht haben, dafür aber weniger lang die Luft halten und auch geringeren Pannenschutz bieten. Als Tuning-Maßnahme sind Latexschläuche beliebt, die jedoch permeabel sind und sehr oft nachgepumpt werden müssen. Sie sind zudem wenig hitzebeständig und können auch durch normale Bremshitze schnell beschädigt werden. „Jeder Rennradler sollte abwägen, ob er sein Hauptaugenmerk auf Pannenschutz oder Rollwiderstand legt und darauf aufbauend einen passenden Reifen wählen“, beschreibt Tobias Spindler, Marketingmann beim Großhändler Messingschlagel und passionierter Rennradfahrer. Clincher haben allerdings einen wesentlichen Vorteil gegenüber Schlauchreifen: Der Schlauch- oder Reifenwechsel ist auch für ungeübte Hände eine Sache von Minuten.

### Schlauchlos ist die Zukunft

Als Alternative gewinnt auch unter Rennradfahrern der Tubeless-Reifen immer mehr Fans. „Beim [Mountainbike](#) ist Tubeless schon länger etabliert und auch beim [Rennrad](#) ist es für uns die Technologie der Zukunft. Die Vorteile übertreffen einfach alle anderen Systeme“, sagt Peter Krischio. Wie der Name schon sagt, kommt Tubeless komplett ohne Schlauch aus: Der Reifen hält die Luft. „Dafür braucht es geeignete Laufräder mit einer bestimmten Felgenbettform, die sich aber heute an quasi allen neuen Felgen findet“, wie Mareen Werner, Radsportexpertin bei [Sport Import](#), erklärt. Zudem braucht es geringe Fertigungstoleranzen, die noch nicht sehr lange Standard sind. Tubeless hat mehrere Vorteile: „Erstens ist ein Durchschlag fast unmöglich, darum lässt sich ein geringerer Luftdruck fahren. Zweitens ist der Rollwiderstand geringer, da kein Schlauch mehr im Reifen walkt“, zählt Mareen Werner auf. Peter Krischio ergänzt drittens: „Gute Tubeless-Reifen sind selbst Schlauchreifen im Rollwiderstand um 30 bis 40 Prozent überlegen!“ Viertens ist der Pannenschutz deutlich besser, denn in den Tubeless-Reifen wird eine Dichtmilch eingefüllt, die kleinere Einstiche während der Fahrt verschließt. Fünftens seien auch die Notlaufeigenschaften ähnlich wie die der Schlauchreifen. Trotz aller Vorteile wird Tubeless unter Rennradlern kontrovers diskutiert, da die Handhabung für viele noch ungewohnt ist, wie Krischio verdeutlicht: „Man muss bei Tubeless etwas häufiger als bei Schläuchen nachpumpen und für ideale Pannenschutz etwa zweimal im Jahr die Milch wechseln, was manchen zu viel Aufwand ist.“ Ältere Felgen und Reifen lassen sich zudem nur selten tubeless montieren. „Ein neuer Laufrad- und Reifensatz sind natürlich erst einmal eine Investition“, sagt Harald Troost, relativiert aber: „Neuräder sind heute meist ohnehin Tubeless-Ready, wie es heißt, werden aber zunächst mit Schläuchen ausgeliefert, damit man die Wahl hat.“

Ein weiterer Kritikpunkt ist die Montage, für die man oft einen Kompressor oder eine Standluftpumpe mit Druckkammer braucht. „Die Montage wird immer einfacher. Viele aktuelle Laufradsysteme lassen sich auch tubeless mit normalen Standpumpen

montieren. Mit dem richtigen Equipment geht das fast so fix wie ein Schlauchwechsel“, weiß Mareen Werner.

Unter den aktuellen Bauweisen des Luftreifens lässt sich für jeden Einsatzzweck ein Kompromiss finden, der Pannensicherheit, Komfort, Traktion, Rollwiderstand und Laufleistung bestmöglich in Einklang bringt. Doch selbst Profi-Teams können sich einmal irren, wie die zurückliegende Tour de France zeigt. So musste das Team AG2R eingestehen, dass man den Fahrern Romain Bardet und Silvan Dillier auf der kopfsteinpflasterreichen Etappe nach Roubaix die falschen Reifen montiert hatte. Bardet, immerhin einer der Favoriten der Rundfahrt, erlitt insgesamt drei Platten und musste zweimal das komplette Rad tauschen. So verlor er wichtige Zeit und vor allem Kraft im Kampf um das Gelbe Trikot. „Auch hier wäre Tubeless womöglich die bessere Wahl“, so Kruschio. Das U-23-Team „SEG Racing“ etwa kam tubeless komplett ohne Platten durch das Rennen Paris–Roubaix, das weltweit dafür bekannt ist, einen hohen Tribut an Reifen zu fordern.

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

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(40 Bilder\)](#)

#### Passende Themen beim pd-f:

[Auf der Straße nach Irgendwo: Tour und Rennrad 2019](#)

[Cyclocross oder doch Gravel?](#)

[Gravel-Bike – mit dem Rennrad über Stöckchen und Steinchen](#)

[Road plus: Mit Lust und Last auf schnellen Strecken](#)

[Cross-Rennen: Für Sportler, Einsteiger und Spaßvögel](#)

[Warum lässt sich der Fahrradreifen nicht aufpumpen?](#)

[Fahrradreifen platt? Das muss nicht sein!](#)

#### Passendes Bildmaterial



