

## Winterpneus für Velos

**Auch für Velos gibt es spezielle Winterpneus. Die Hersteller versprechen damit sichere Fahrt bei widrigsten Bedingungen. Sind sie wirklich so viel besser als ein normaler Pneu? Eine Exkursion auf dem Glatteis.**

Marius Graber (Text),  
Marcel Kaufmann (Fotos)

Die Velo-Winterpneus können in drei Kategorien eingeteilt werden: in «Heavy Duty»-Spikes-Reifen mit über 200 Hartmetall-Einsätzen pro Pneu, in «moderate» Spikes-Modelle mit rund 100 Nägeln und in Pneus, deren Gummimischung und Profil speziell auf den Einsatz bei tiefen Temperaturen und Schnee abgestimmt ist.

velojournal hat sich von jeder Sorte ein Paar besorgt. Besser hätten die Testbedingungen nicht sein können: Der frühe, erste Schneefall sorgte genau zur richtigen Zeit für eine zehn Zentimeter dicke, seifig-rutschige Schicht auf der Quartierstrasse. Danach ging es mit den Velos in die Swisslife Arena, das Luzerner Eisfeld.

Auf dem glatten Eis spielte das Modell von Nokian, «Hakkapelliita W240», mit seinen 240 Spikes seine Stärken aus und vermittelte das sicherste Fahrgefühl. Man fährt damit auf der blanken Fläche wie mit einem Mountainbikepneu auf einem gut geschotterten Waldweg. Einzig bei ganz abrupten Brems- und Lenkmanövern begann er zu rutschen. Die beiden anderen Winterreifen, der Schwalbe «Winter» mit ungefähr halb so vielen Spikes sowie der Continental «Top Contact Winter 2», lagen aber nicht weit weg von den Eigenschaften des finnischen Nokian-Modells. Besonders beim Continental ohne Spikes hat dies sehr überrascht: Die spezielle Gummimischung und das feine Lamellenprofil fanden guten Halt, ausser bei brusken Bremsmanövern in Kurven war das Velo sehr gut kontrollierbar.

### Rutschpartie mit normalen Pneus

An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass das Eis der Eisbahn schon etwas zerfurcht war, was dem «Top Contact» sicher entgegenkam. Der Schwalbe «Winter»-Pneu wurde auf Eis mehrheitlich etwas schlechter beurteilt als das Modell von Nokian – ganz einig waren sich die Tester aber nicht. Ob die leicht schlechteren Fahreigenschaften mit der Gummimischung oder der geringeren Anzahl Spikes zusammenhängen, ist schwierig zu beurteilen.

### LUFTDRUCK UND EINFahrZEIT

Der richtige Luftdruck ist für das Fahrverhalten der Pneus im Winter entscheidend. Pumpst man sie auf trockener Strasse möglichst hart, um leichter zu rollen, sind die Fahreigenschaften auf Schnee und Eis am besten, wenn man den Luftdruck aufs Minimum reduziert. Mit dieser Methode lässt sich auch der Halt eines Standardreifens auf Schnee und Eis deutlich verbessern.

Spikes-Reifen sollten vor dem ersten harten Einsatz 30 bis 50 Kilometer ohne bruske Brems- und Lenkmanöver eingefahren werden. In dieser Zeit setzen sich die Spikes und graben sich noch fester im Gummi ein, sodass sie besser halten. Dass der eine oder andere Spike herausfällt, ist aber trotzdem nicht zu vermeiden. Nokian und Schwalbe bieten daher Ersatzspikes an. Von Schwalbe gibt es sogar ein Spezialwerkzeug, welches beim Einsetzen der Spikes hilft.



Beim Nokian-Modell liegen die zusätzlichen Spikes sehr weit aussen. Es müssen deshalb sehr steile Kurven gefahren werden, damit sie auch wirklich greifen. Die Fahrt mit einem normalen Standardpneu wurde hingegen zur Rutschpartie. Geradeaus fahren und leichte Kurven gingen zwar noch gut, alles andere aber war nur schwer kontrollierbar. Obwohl: Nach einer gewissen Übungszeit waren die Tester auch damit ganz übermütig unterwegs.

### Allrounder verblüfft

Auch im Schnee verblüffte der spikelose Winterreifen von Continental. Die Gummimischung und das spezielle Profil scheinen sich festzukrallen. Während ein Standardreifen trotz ausgeprägtem Profil beim Anfahren, Bremsen oder Lenken schnell zu rutschen beginnt, war die Fahrt mit dem «Top Contact Winter» gut kontrollierbar und sicher. Er schien hier sogar dem Schwalbe



Auf dem Eisfeld:  
Die Fahreigenschaften  
der Winterreifen sind  
erstaunlich.

«Winter» leicht überlegen, einzig in ganz engen Kurven bot der Nokian-Reifen mit seinen vielen Spikes etwas mehr Halt. Bei normalen Bremsmanövern war der Continental aber mindestens so gut wie der Nokian.

Die Spikes machen sich auf trockener Strasse unangenehm bemerkbar: Nicht nur das Fahrgeräusch nervt, die Pneus laufen rau, Kurven fühlen sich schwammig an. Wird der Schwalbe-Pneu hart gepumpt, verringert sich das Geräusch der Spikes auf ein erträgliches Mass. Der Continental-Winter-Pneu rollt hingegen auf Asphalt bestens, sodass man damit auch auf trockenen Strassen gut unterwegs ist. Man könnte fast in Versuchung kommen, den Pneu das ganze Jahr über auf dem Velo zu lassen. Gemäss Continental ist das problemlos möglich, der Abrieb der weichen Winter-Gummimischung ist aber bei höheren Temperaturen deutlich grösser, sodass der teure Reifen schnell verschleiss.

Für Velofahrende, die das ganze Jahr über bei Wind und Wetter, Schnee und Eis unterwegs sind, stellen die Winterreifen durchaus eine Option dar. Die Sicherheitsvorteile gegenüber einem Standardreifen sind grösser, als man im ersten Moment vielleicht denken mag. Auch Elektrovelos, die das ganze Jahr gefahren werden, profitieren von den guten Fahreigenschaften der Winterpneus. Spikes-Reifen gibt es auch für Mountainbikes oder in Sondergrössen, sodass auch Kinder- und Spezialvelos wintertauglich gemacht werden können. Werden die Pneus den Sommer über vor UV-Licht geschützt und trocken gelagert, halten sie viele Winter. Bleibt einzig der Pneuwechsel, der zweimal pro Jahr etwas Arbeit erfordert. Kann damit aber ein Unfall oder Blechschaden vermieden werden, lohnt sich auch das schnell einmal.

Lesen Sie weiter auf Seite 16.



1



**1 | DER MODERATE SPIKES-PNEU**

**Schwalbe «Winter»**  
108 Spikes mit extraharten Wolfram-Carbid-Spitzen, «Raceguard»-Pannenschutz, grobes Profil für guten Halt in tiefem Schnee.

**Verfügbare Grössen:** 28 Zoll 30-622, 35-622 und 42-622, 26 Zoll 47-559, 830 Gramm (Grösse 37-622)  
**Preis:** Fr. 49.90

**BEWERTUNG**

**Schneebedeckte Strasse:** ●●●●○  
**Eis:** ●●●●○  
**Asphalt:** ●●●●○

**KOMMENTAR**

Der Schwalbe «Winter» ist eine gute Allround-Lösung: Er kostet nicht viel, gibt sicheren Halt auf Eis und fährt sich – hart gepumpt – trotz Spikes auch auf Asphalt noch einigermaßen angenehm.

**Info:** Komenda, 071 277 63 44, www.schwalbe.com

**Weiteres moderates Spikes-Modell:**  
Nokian «Hakkapeliita W106» mit 106 Spikes, 26 und 28 Zoll, Fr. 69.–

2



**2 | DER HEAVY-DUTY-SPIKES-PNEU**

**Nokian «Hakkapeliita W240»**  
240 extraharte, gesinterte Stahlspikes, spezielle Gummimischung für kalte Temperaturen, grobes Profil für guten Halt in weichem Schnee.

**Verfügbare Grössen:** 28 Zoll 40-622, 26 Zoll 26 x 1.90, 910 Gramm (Grösse 40-622)  
**Preis:** Fr. 99.–

**BEWERTUNG**

**Schneebedeckte Strasse:** ●●●●●○  
**Eis:** ●●●●○  
**Asphalt:** ●●○○○

**KOMMENTAR**

Idealer Pneu in höheren Regionen, wo über längere Zeit eine geschlossene Schneedecke auf der Strasse liegt, oder für ein Zweitvelo, das einzig bei Schnee und Eis gefahren wird. Die Fahreigenschaften bei Schnee und Eis sind beeindruckend, aufgrund der Geräusche und des Abrollverhaltens macht die Fahrt auf trockener Strasse jedoch wenig Freude.

**Info:** Agentur Felix, 071 911 66 16, www.suomityres.fi

**Weitere Spikes-Modelle:**

- Schwalbe «Marathon Winter», 20, 24, 26 und 28 Zoll, 240 Spikes, Fr. 68.–
- Continental «Nordic Spike 240», 26 und 28 Zoll, 240 Spikes, Fr. 80.45

3



**3 | WINTERREIFEN OHNE SPIKES**

**Continental «Top Contact Winter 2»**  
Pneu mit spezieller Gummimischung für Temperaturen unter sieben Grad, feines Lamellenprofil.

**Verfügbare Grössen:** 28 Zoll 37-622 und 26 Zoll 50-559, 560 Gramm (Grösse 37-622)  
**Preis:** Fr. 70.30

**BEWERTUNG**

**Schneebedeckte Strasse:** ●●●●●○  
**Eis:** ●●●●○  
**Asphalt:** ●●●●●

**KOMMENTAR**

Verblüffend, wie gut sich der Pneu im Schnee, aber auch auf nicht zu blankem Eis festzukrallen vermag. Sehr gute Fahreigenschaften auf Asphalt. In den eher schneearmen Niederungen wohl die besten «Overall»-Wintereigenschaften.

**Info:** Arthur Rüegg, 043 322 43 43, www.continental-fahrradreifen.de

**Weitere Modelle mit Winter-Gummimischung:**  
Nokian «Rollspeed W», 26 und 28 Zoll, Fr. 44.–

**Angekündigt:** Michelin «StarGrip» und der Continental «Top Contact Winter 2 Premium» mit Vectran-Pannenschutz, womit der Pneu ungefähr 70 Gramm leichter wird.

4



**4 | STANDARDPNEU**

Als Referenz wurde ein normaler Standardpneu mitgetestet. Alle möglichen Grössen verfügbar.

**Beispiel:** Schwalbe «Marathon», 730 Gramm (Grösse 37-622)  
**Preis:** Fr. 38.90

**BEWERTUNG**

**Schneebedeckte Strasse:** ●●○○○  
**Eis:** ●○○○○  
**Asphalt:** ●●●●●

**KOMMENTAR**

Auf Schnee und Eis deutlich schlechtere Fahreigenschaften, daher für Winter-Radler klar die schlechtere Wahl. Wenn man mit angepasstem Tempo unterwegs ist, die Fahrweise den Gegebenheiten anpasst und das Velo notfalls mal schiebt oder abstellt, lässt sich auch damit im Winter fahren. Dafür spart man den Aufwand des Pneuwechsels. In Schnee und Matsch hilft ein gutes Reifenprofil.



Die Leichtigkeit des Seins: Der Akrobat auf Spikes.

### SO WIRD DAS VELO WINTERTAUGLICH

- Für Allwetterfahrer ergeben die **speziellen Winterreifen** durchaus einen Sinn. Man fährt damit deutlich sicherer auf Eis und Schnee, sodass sich der Pneuwechsel lohnt.
- Wenn Sie keinen speziellen Winterpneu benutzen wollen, so achten sie auf Reifen mit **genügend Profiltiefe**. Senken Sie bei Schnee und Eis den Luftdruck in den Reifen. Das sorgt für bessern Halt.
- Achten Sie auf ein helles, **betriebssicheres Licht**. Bei Dynamobleuchtungen empfiehlt sich unbedingt ein Nabendynamo, LED-Scheinwerfer und Rücklicht mit Standlichtautomatik und eine gute zweiaderige Verkabelung. Bei Aufsteckbeleuchtung lohnt sich der Kauf eines guten über USB ladbaren Akkuscheinwerfers und Rücklichts (siehe Seite 34).
- Mit **Blinklichtern** erhöht man die Aufmerksamkeit im Strassenverkehr. Als Zusatzbeleuchtung dürfen Batterie-Lichter auch im Blink-Modus benutzt werden.
- Zur **guten Sichtbarkeit** tragen ebenso helle Kleider und reflektierende Elemente an Kleidern, Taschen, Schuhen und am Velo bei.
- **Velogamaschen** sorgen für trockene Füsse und halten die Schuhe bei Schnee und Matsch sauber.

- Achten Sie auf **gut funktionierende**, fein dosierbare **Bremsen**. Hochwertige Bremsklötze zeigen bei Kälte und Nässe deutlich bessere Bremswerte. Wetterunabhängig sind Roller- oder Scheibenbremsen.
- Montieren Sie die **Schutzbleche** mit grosszügigem Abstand zum Pneu, damit der Schnee den Durchlass nicht so schnell verstopfen kann. Je weiter die Schutzbleche zum Boden reichen und je breiter sie sind, umso mehr nützen sie.
- Ein grosser **Spritzschutzlappen** am unteren Ende des Vorderrad-Schutzbleches schützt Kette, Rahmen und Schuhe vor allzu viel Spritzwasser. So muss die Kette weniger geölt werden. Zudem reduziert sich der Verschleiss.
- Nach Fahrten auf stark gesalzenen Strassen lohnt es sich, das Velo mit klarem **Wasser abzuspitzen**, damit die aggressive Salzlauge nicht auf dem Velo bleibt.
- Strassensalz greift auch das beste Velo an. Wer sein schönes Lieblingsvelo schonen will, macht für die «Salztage» einen **alten «Göppel»** mit Winterpneu, einer guten Lichtanlage und Schutzblechen wintertauglich und kann so sein Lieblingsvelo vor den Strapazen des Strassensalzes verschonen.

Weitere Tipps  
siehe *velojournal* 6/11:  
[www.velojournal.ch/  
winterradeln](http://www.velojournal.ch/winterradeln)