



Foto: Hans-Joel Spitznagel

Schwarzes Gold

Sie sind schwarz, rund und unterscheiden sich äußerlich nur durch die Form ihres Profils. Die wahren Werte eines Reifens verbergen sich aber im Inneren. Um diese aufzuspüren, haben wir 14 Modelle für den **Cross-** und **Down-Country-Einsatz** in Labor und Praxis getestet.



Um die Reifen optimal miteinander vergleichen zu können, nutzen wir drei identische Test-Bikes und tauschen bei jedem Testkriterium mehrfach durch. Nur so lassen sich kleine wie große Unterschiede aufdecken.

R

Reifenprofil sei reines Marketing. Provokante Aussage, wird sich der ein oder andere jetzt denken. Doch klar ist: Während zart benopte Reifen vor allem Racer anziehen, sprechen massive Profilblöcke in erster Linie Enduristen an. Doch was spricht eigentlich für einen Reifen mit Minimalprofil? Kleine, nur wenige Millimeter hohe Stollen, anstelle von Gummiblöcken im Legostein-Format. Natürlich: der Rollwiderstand, schießt es einem spontan durch den Kopf. Das wäre zumindest eine schlüssige Theorie. Doch unser Test

von 14 verschiedenen Reifen (zehn Reifen-Kombis) für den Cross- und Down-Country-Einsatz wirft diese These komplett über den Haufen. Oder hätten Sie erwartet, dass ausgerechnet die ausgezacktesten Profile im Vergleich auch noch am schnellsten rollen?

Und schon sind wir mitten drin, im Reifentest. Neben der Tatsache, dass alle getesteten Modelle zumindest auf der Lauffläche schwarz sind, gibt es selbstverständlich noch weitere Gemeinsamkeiten zu entdecken. So wurden alle Reifen für den gleichen Einsatzzweck konzipiert. Von der schnellen Runde auf der Cross-Country-Strecke bis hin zum vortriebsorientierten Trail-Einsatz an einem 120-Millimeter-Fully eignen sich die leichten Reifen am besten.

Apropos leicht: Mit nur 653 Gramm vulkanisiert Continental mit dem Cross King den mit Abstand leichtesten Reifen im Vergleich. Dabei fällt der mit 2,3 Zoll angegebene Reifen keineswegs schmaler als die Konkurrenz aus. Ein echter Tipp für diejenigen, die Wert auf ein agiles, leicht zu beschleunigendes Bike legen. Auch Michelin, Specialized und der amerikanische Hersteller Teravail bleiben unter der 800-Gramm-Marke. Der Rest unserer Testgruppe rangiert knapp darüber im Bereich bis 900 Gramm.

So testet BIKE

Für eine aussagekräftige Beurteilung der Reifen stehen umfassende Tests in Praxis und Labor an. Während drei erfahrene Tester die Eindrücke bei den Fahrtests ermitteln, nutzen wir das neue Reifenprüflabor des Reifenherstellers Ralf Bohle zur Ermittlung der Labordaten.

In der Praxis

KURVENHALT

Der Kurvenhalt und die Reaktion im Grenzbereich, also wenn der Reifen die Haftung verliert, ermitteln wir auf unterschiedlichen Untergründen und mit einheitlicher Geschwindigkeit.



TRAKTION

Nicht nur die Traction beim Klettern bergauf, sondern auch das Bremsverhalten in steilen Abfahrten geben Punkte in dieser Bewertung. Um die Grenzen auszuloten, testen wir auf losen, rutschigen Bodenverhältnissen.



NASS-GRIP

Nasse Steine und Wurzeln stellen sehr hohe Anforderungen an die Gummimischung eines Reifens. Denn was nützt der schnellste Reifen, wenn er, sobald es feucht wird, keinerlei Grip mehr aufbringt.



SELBSTREINIGUNG

Die Beschaffenheit des Profils und die Größe der Freiräume zwischen den Stollen sowie die Gummimischung entscheiden darüber, ob sich ein Reifen schnell zusetzt.



Im Labor

ROLLWIDERSTAND

Den Rollwiderstand messen wir auf einem Trommelprüfstand bei 1,7 Bar Reifendruck (Tubeless-Setup), 20 km/h und 50 kg Belastung. Die Innenweite der Felge liegt bei 30 Millimetern.



DURCHSCHLAG

Die Resistenz gegenüber Durchschlägen wird auf einer Guillotine ermittelt, ebenfalls im Tubeless-Setup. Dabei trifft eine Stahlkante mit 19 Kilo Gewicht auf den Reifen und simuliert einen typischen Snakebite.



DURCHSTICH

Um zu testen, wie hoch der Schutz bei Stichverletzungen der Karkasse ist (z. B. Dornen), prüfen wir dreifach. Mit einem 1,5-mm-Dorn und einer 5-Millimeter-Klinge auf der Lauffläche und zusätzlich mit der Klinge an der Seitenwand.



GEWICHT

Das Reifengewicht fließt mit in das Endurteil ein und wird, je nach Reifenkategorie, unterschiedlich stark gewichtet. Meist steigt das Pannennisiko mit sinkendem Gewicht.



Richtig bereift?

Unser Testfeld umfasst zehn Reifensätze zwischen 650 und 900 Gramm pro Reifen. Doch an welchem Bike und für welchen Einsatzzweck sind diese Modelle eigentlich optimal?



Unsere Testreifen decken die Kategorien Cross Country bis Down Country ab. Sprich vom Racehardtail bis zum Fully mit 120-Millimeter-Fahrwerk ist alles dabei. Da selbst im Cross-Country-Worldcup überwiegend breite Reifen auf dem Vormarsch sind, haben wir ausschließlich die breiteren Profile zwischen 2,25 und 2,4 Zoll getestet. Aufgrund ihres großen Volumens können diese mit wenig Reifendruck gefahren werden. Im Praxistest fahren wir mit 1,2 Bar vorne und 1,4 Bar hinten. Das erhöht den Grip und den Komfort und senkt den Rollwiderstand im Gelände. Ideal also, für die schnelle Trail-Runde. An Bikes mit mehr Federweg und je nach Terrain und Fahrstil kommen die leichten Reifen jedoch beim Pannenschutz und der Traktion an ihre Grenzen. Zum Vergleich: Ein stabiler Enduro-Reifen wiegt schnell mal 1,2 Kilo, schützt dafür zwar mehr als doppelt so gut gegen Durchschläge, rollt allerdings gerne auch mal doppelt so schwer.

Alle Labordaten, nach Rollwiderstand sortiert, im Überblick

Modell	Rollwiderstand in Watt	Durchschlag in mm	Durchstich in Newton			Gewicht in Gramm
			Lauffläche 1,5-mm-Dorn	Lauffläche 5-mm-Klinge	Seitenwand 5-mm-Klinge	
Schwalbe Wicked Will	15,4	270	137	626	495	828
Teravail Ehline	16,4	230	130	543	372	738
Specialized Ground Control	17,3	280	140	608	356	791
Specialized Fast Trak	18,2	270	124	544	354	690
Continental Cross King	18,4	280	154	611	418	653
Maxxis Rekon Race	18,8	300	103	531	354	803
Michelin Force XC2	20,7	250	141	417	321	737
Vittoria Syerra	20,9	290	202	651	311	837
Kenda Karma 2 Pro	21,2	280	141	565	332	806
Michelin Wild XC2	22,0	270	156	414	288	754
Maxxis Rekon	24	300	133	580	399	891
WTB Ranger	25,8	290	155	605	360	885
Pirelli Scorpion XC S	30,4	290	167	613	456	832
Pirelli Scorpion XC M	30,7	280	144	578	491	845

Auch bei der Breite halten sich die Unterschiede in Grenzen: 55 bis 59,6 Millimeter haben wir auf einer Felge mit 30 Millimeter Innenweite bei 1,7 Bar Reifendruck ermittelt. Damit fallen zwar alle Testkandidaten ordentlich breit aus, liegen aber immer noch unterhalb der aufgedruckten Bezeichnung von 2,25 bis 2,4 Zoll. Warum ist das so? Die Norm besagt, dass die Reifenbreite immer beim aufgedruckten Maximaldruck gemessen werden muss. Damit soll sichergestellt werden, dass die Reifen auch im Extremfall immer noch den angegebenen Wert einhalten und es keine Probleme mit der Freigängigkeit im Rahmen gibt. Durch den höheren Druck oder auch eine längere Fahrzeit dehnt sich der Reifen in der Regel aus und kann dann bis zu drei Millimeter Breite zulegen.

Doch zurück zur Anfangs aufgestellten Behauptung: Das Profil eines Reifens sei nur Marketing. Um den verschiedenen Anforderungen an Vorder- oder Hinterrad besser gerecht zu werden, schicken vier von zehn Herstellern unterschiedliche Reifenkombinationen ins Rennen. Für mehr Grip und ein gutes Spurverhalten kommt vorne ein offenes Profil mit höheren Stollen und hinten meist ein feineres Profil mit geringer Stollenhöhe und kleineren Freiräumen auf der Lauffläche zum Einsatz. Dadurch rollt der Hinterreifen auf harten Untergründen leiser ab und soll im Idealfall den Rollwiderstand minimieren. So weit so gut. Mit Ausnahme der Reifenkombination von Maxxis liegt der größte Unterschied aus vorne grob und hinten fein aber gerade mal bei sehr überschaubaren 1,3 Watt, zugunsten des vermeintlich schnelleren Profils. Die Form des Profils sagt also nur wenig über den tatsächlichen Rollwiderstand eines Reifens aus. Mit 5,2 Watt Unterschied geht bei Maxxis die Schere zwischen Rekon und Rekon Race deutlich weiter auf. Hier rollt der hintere Reifen immerhin um 22 Prozent schneller. Der Blick auf die Seitenwand der beiden Rekon-Reifen lüftet das Geheimnis: Die beiden Exemplare rollen auf unterschiedlichen Gummimischungen. Während hinten ein schnellerer Dual-Compound eingesetzt wird, besteht der Rekon am Vorderrad aus der griffigeren 3C-MaxxTerra-Mischung. Die Gummimischungen entscheiden also in erster Linie über den Löwenanteil beim Rollen, und die lassen sich optisch nicht voneinander unterscheiden. Ohne also die Mischung zu kennen, kann man kaum eine Aussage über das Rollverhalten eines Reifens treffen. Auch die Pirelli-Reifen sind so ein Musterbeispiel für unsere Theorie: Mit knapp über 30 Watt rollt der Scorpion XC M, trotz seiner feinen Profilierung, mit Abstand am schlechtesten. Im Vergleich dazu braucht man gerade mal die Hälfte der Energie, um Schwalbes Wicked Will zu bewegen. Wobei es sich um den Eingangs erwähnten Reifen mit dem mit Abstand grössten Profil handelt. Und damit wäre unsere These letztlich eindeutig belegt.



FAZIT von Peter Nilges, BIKE Testleiter
Schwalbe und Specialized stechen in diesem Reifentest heraus und liefern den besten Kompromiss aus Grip und Rollwiderstand. Zudem sind die Specialized-Reifen

mit 40 Euro pro Stück auch noch sehr preiswert. Auch der neue Karma 2 von Kenda konnte vor allem durch seine ausgewogenen Fahreigenschaften im Praxistest überzeugen.



Schön nass:
Bei trockenen
Bedingungen bieten
die meisten Reifen
ausreichend Grip.
Erst bei anspruchs-
vollen Verhältnissen
offenbaren sich die
Unterschiede.



Die Testergebnisse im Detail



Continental	Cross King
Preis in Euro / Infos	52,90 / www.continental-reifen.de
Gummimischung / TPI¹	Black Chili Compound / 60 TPI
Bezeichnung / Größe	Cross King Protection Black Chili Compound / 29 x 2,3

L a b o r t e s t

Gewicht / Rollwiderstand	653 g / 18,4 Watt
Reifenbreite / -höhe	58,4 / 54,6 mm
Durchschlag / -stich	280 mm / 154; 611; 418 N

P r a x i s t e s t

Kurvenverhalten	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Traktion	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Einsatzbereich	trocken nass schlammig

F a z i t Mit nur 653 Gramm ist der Cross King der leichteste Reifen im Vergleich und besitzt dennoch einen ordentlichen Pannenschutz. Der Rollwiderstand ist gut, auch wenn es mittlerweile schnellere Reifen im Vergleich gibt. Traktion und Kurvenverhalten liegen nur im Mittelfeld. Im Grenzbereich könnte er sich gutmütiger fahren, zudem setzt er sich schnell zu.

B I K E - U r t e i l² sehr gut / 44,7 Punkte



Kenda	Karma 2 Pro
Preis in Euro / Infos	59,90 / www.kendatire.com
Gummimischung / TPI¹	Einfach-Compound / 120 TPI
Bezeichnung / Größe	Kenda Karma 2 Pro SCT / 29 x 2,4

L a b o r t e s t

Gewicht / Rollwiderstand	806 g / 21,2 Watt
Reifenbreite / -höhe	57,2 / 54,5 mm
Durchschlag / -stich	280 mm / 141; 565; 332 N

P r a x i s t e s t

Kurvenverhalten	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Traktion	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Einsatzbereich	trocken nass schlammig

F a z i t Auch wenn der neue Karma 2 nicht ganz so schnell rollt wie die besten Reifen im Vergleich, konnte uns das neue Profil im Praxistest absolut überzeugen. Der Kenda bietet viel Grip, sogar bei Nässe und lässt sich auch im Grenzbereich sehr gutmütig kontrollieren. Durch die großen Freiräume zwischen den Stollen ist die Selbstreinigung recht gut.

B I K E - U r t e i l² sehr gut / 46,2 Punkte

¹Threads per Inch ²BIKE-Urteil: > 50 super, > 40 sehr gut, > 30 gut. Durchstich: auf der Lauffläche mit 1,5-mm-Dorn, Lauffläche 5-mm-Klinge, Seitenwand 5-mm-Klinge



Maxxis	Rekon	Rekon Race
Preis in Euro / Infos	74,90 / www.maxxistires.de	64,90
Gummimischung / TPI¹	Dreifach-Compound 3C MaxxTerra / 60 TPI	Zweifach-Compound / 120 TPI
Bezeichnung / Größe	Rekon 3C MaxxTerra Exo Protection / 29 x 2,4	Rekon Race Exo Protection / 29 x 2,4

L a b o r t e s t

Gewicht / Rollwiderstand	891 g / 24 Watt	803 g / 18,8 Watt
Reifenbreite / -höhe	57,6 / 55,3 mm	59,6 / 55,9 mm
Durchschlag / -stich	300 mm / 133; 580; 399 N	300 mm / 103; 531; 354 N

Praxistest

Kurvenverhalten																														
Traktion																														
Einsatzbereich	trocken										nass										schlammig									

Fazit Das Maxxis-Duo baut sehr breit und besitzt durch das große Volumen einen guten Durchschlagschutz. Im Vergleich zum Rekon am Vorderrad kommt die Race-Variante mit feinerem Profil viel früher ans Limit. Beim Gewicht und den Rolleigenschaften liegen die Maxxis-Reifen im guten Mittelfeld. Das gilt auch für die Traktion und den Kurven-Grip.

B I K E - U r t e i l ² sehr gut / 41,8 Punkte



Michelin	Wild XC2	Force XC2
Preis in Euro / Infos	67,95 / www.michelin.de	67,95
Gummimischung / TPI¹	GumX-Compound / 150 TPI	GumX-Compound / 150 TPI
Bezeichnung / Größe	Wild XC2 / 29 x 2,25	Force XC2 Mixed Terrain / 29 x 2,25

L a b o r t e s t

Gewicht / Rollwiderstand	754 g / 22 Watt	737 g / 20,7 Watt
Reifenbreite / -höhe	59,6 / 54,4 mm	56,3 / 50,4 mm
Durchschlag / -stich	270 mm / 156; 414; 288 N	250 mm / 141; 417; 321 N

Praxistest

Kurvenverhalten										
Traktion										
Einsatzbereich	trocken nass schlammig									

Fazit Trotz der Normgröße von 2,25 Zoll fällt der Vorderreifen Wild XC2 recht breit aus. Beide Michelin-Reifen wiegen deutlich unter 800 Gramm, müssen beim Pannenschutz aber Federn lassen. Vor allem gegen Dornen kann die Karkasse nur wenig ausrichten. Durch das Minimalprofil am Hinterrad fehlt es an Grip. Der offene Wild XC2 rubbelt beim Abrollen.

B I K E - U r t e i l ² gut / 38,2 Punkte



MAKE IT YOURS





Pirelli	Scorpion XC S	Scorpion XC M
Preis in Euro / Infos	60 Euro / www.vittoria.com	60 Euro
Gummimischung / TPI¹	SmartGrip-Compound / 120 TPI	SmartGrip-Compound / 120 TPI
Bezeichnung / Größe	Scorpion XC S ProWall / 29 x 2,4	Scorpion XC M ProWall / 29 x 2,4

L a b o r t e s t

Gewicht / Rollwiderstand	832 g / 30,4 Watt	845 g / 30,7 Watt
Reifenbreite / -höhe	59,3 / 56,2 mm	58,9 / 55,5 mm
Durchschlag / -stich	290 mm / 167; 613; 456 N	280 mm / 144; 578; 491 N

P r a x i s t e s t

Kurvenverhalten																														
Traktion																														
Einsatzbereich	trocken										nass										schlammig									

F a z i t Das Scorpion-Duo von Pirelli punktet mit einer sehr griffigen Gummimischung. Während das offene vordere Profil mit seinen hohen Stollen Reserven bietet, wühlt sich auch der feiner profilierte Hinterreifen bergauf erstaunlich gut durch. Größtes Manko der etwas schweren Reifen ist allerdings der extrem hohe Rollwiderstand von über 30 Watt.

B I K E - U r t e i l ² **gut / 35,9 Punkte**



Schwalbe	Wicked Will Evo
Preis in Euro / Infos	66,90 Euro / www.schwalbe.com
Gummimischung / TPI¹	Addix Speedgrip / 67 TPI
Bezeichnung / Größe	Wicked Will Super Race / 29 x 2,4

L a b o r t e s t

Gewicht / Rollwiderstand	828 g / 15,4 Watt
Reifenbreite / -höhe	57,5 / 52,9 mm
Durchschlag / -stich	270 mm / 137; 626; 495 N

P r a x i s t e s t

Kurvenverhalten											
Traktion											
Einsatzbereich	trocken			nass				schlammig			

F a z i t Der Wicked Will sticht in zweierlei Hinsicht heraus. Zum einen besitzt er ein tieferes Profil als die Konkurrenz und generiert Grip durch seine hohen, stabilen Außenstollen. Zum anderen rollt er dennoch mit Abstand am schnellsten. Durch die Stollenhöhe nimmt er viel Dreck auf, die Selbstreinigung könnte besser sein. Fällt eher schmal aus.

B I K E - U r t e i l ² **super / 51,2 Punkte**



Specialized	Ground Control	Fast Trak
Preis in Euro / Infos	40 Euro / www.specialized.com	40 Euro
Gummimischung / TPI¹	Gripton T5-Compound / 60 TPI	Gripton T5-Compound / 60 TPI
Bezeichnung / Größe	Ground Control Trail / 29 x 2,35	Fast Trak Control / 29 x 2,35

L a b o r t e s t

Gewicht / Rollwiderstand	791 g / 17,3 Watt	690 g / 18,2 Watt
Reifenbreite / -höhe	57,8 / 53,8 mm	56 / 51,4 mm
Durchschlag / -stich	280 cm / 140; 60; 356 N	270 cm / 124; 544; 354 N

P r a x i s t e s t

Kurvenverhalten																				
Traktion																				
Einsatzbereich	trocken					nass					schlammig									

F a z i t Die günstige Specialized-Kombi wiegt wenig und rollt auch noch sehr ordentlich. Im Praxistest stechen besonders die gute Dämpfung und die Flexibilität heraus, wodurch sich die Reifen sehr komfortabel fahren. Die kleinen, aber hohen Stollen bieten ein sehr gutes Grip-Niveau, und auch im Grenzbereich verhalten sich die Reifen sehr gutmütig.

B I K E - U r t e i l ² **super / 50,7 Punkte**



Teravail	Ehline
Preis in Euro / Infos	79,99 / www.teravail.com
Gummimischung / TPI¹	keine Angabe / 60 TPI
Bezeichnung / Größe	Ehline Light & Supple / 29 x 2,3

L a b o r t e s t

Gewicht / Rollwiderstand	738 g / 16,4 Watt
Reifenbreite / -höhe	56,3 / 53,9 mm
Durchschlag / -stich	230 mm / 130; 543; 372 N

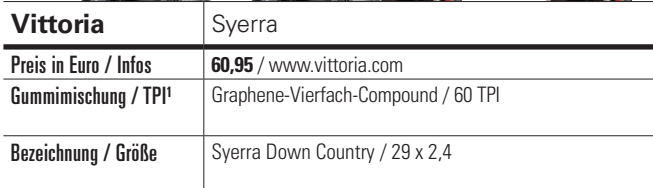
P r a x i s t e s t

Kurvenverhalten											
Traktion											
Einsatzbereich	trocken			nass				schlammig			

F a z i t Seit 2015 bietet die amerikanische Marke Teravail Reifen an. Der schmale Ehline rollt schnell und besitzt auf der Lauffläche ein geschlossenes Profil. Dadurch mag er es lieber trocken und setzt sich bei nassen Bedingungen schnell zu. Während er auf festen Untergründen schnelle Kurven verträgt, rutscht er bei losen Bedingungen früh. Geringer Pannenschutz.

B I K E - U r t e i l ² **sehr gut / 45,2 Punkte**

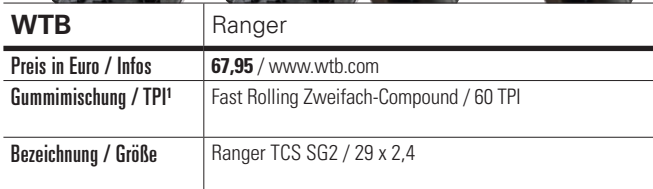
¹Threads per Inch ²BIKE-Urteil: > 50 super, > 40 sehr gut, > 30 gut. Durchstich: auf der Lauffläche mit 1,5-mm-Dorn, Lauffläche 5-mm-Klinge, Seitenwand 5-mm-Klinge



P r a x i s t e s t			
Kurvenverhalten			
Traktion			
Einsatzbereich	trocken	nass	schlammig

Fazit Mit 837 Gramm zählt der Syerra zu den schwereren Reifen im Vergleich, bietet dafür aber einen guten Durchschlagschutz. Die aufwändige Vierfach-Gummimischung mit Graphene rollt gut, kommt aber nicht an die Besten im Testfeld heran. Durch die kleinen Stollen im Zentrum liegt die Traktion im Mittelfeld. Im Grenzbereich und in Kurven sehr gutmütig.

B I K E - U r t e i l ²	sehr gut / 42,4 Punkte
---	-------------------------------



P r a x i s t e s t									
Kurvenverhalten	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Traktion	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Einsatzbereich	trocken			nass			schlammig		

Fazit Trotz der Minimalprofilierung zählt der Ranger zu den schwersten Reifen im Vergleich und rollt nicht ganz so gut, wie es die schnelle Optik verspricht. Durch die kleinen Stollen kommt der WTB bei losen Untergründen und nassen Bedingungen schnell an sein Limit. Der Grenzbereich fällt schmal aus und lässt wenig Kurvengeschwindigkeit zu.

B I K E - U r t e i l ²	gut / 33,3 Punkte
---	--------------------------

