

**TEST**  
12  
Crossreifen

# HAFT-PRÜFUNG

Der Reifen ist das Fahrwerk des Crossrenners. Wie kein anderes Teil entscheidet er über Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Fahrspaß im Gelände. Unser Praxis-Check mit je sechs falt- und Schlauchreifen verrät, mit welchem Gummi Sie immer volle Kontrolle haben

**TEXT**  
Manuel Jekel

**FOTOS**  
Phillipp Hympehdahl

Heftigst keuchend beugt sich Andreas Thiel über den Lenker seines Crossrades. Gerade ist der 21-Jährige eine Runde auf seiner Hausstrecke in Cochem an der Mosel scharf gefahren. Mit driftendem Hinterrad fegte der pfälzische U23-Crossmeister der vergangenen Saison um Kurven und mit Karacho durch Matsch- und Sandlöcher, dass es nur so spritzte. Als sich sein Atem etwas beruhigt hat, gibt Thiel seinen Fahreindruck zu Protokoll: „Der Reifen geht durch Kurven wie auf Schienen. Selbst im Grenzbereich hatte ich nie Angst, abzuschmieren.“ Thiels Aufgabe an diesem Herbstwochenende ist es, Crossreifen zu testen. Gemeinsam mit vier weiteren Testern, alle versierte Crosser, ermittelt er im Auftrag von TOUR, welcher Pneu am besten den für die Sportart typischen Spagat zwischen Waldboden, Matsch und Asphalt beherrscht. Über kein anderes Thema diskutieren Crosser so leidenschaftlich wie über die Frage nach dem

optimalen Reifen. Auch Elmar Schrauth hat sich diese Frage oft gestellt. Der 47-Jährige ist Radhändler, Betreiber des Internetforums cx-sport.de und leidenschaftlicher Crosser mit mehr als 30 Jahren Rennerfahrung. Natürlich kennt er viele Pneus und hat seine Favoriten. Doch für einen systematischen Vergleich mehrerer Reifen unter gleichen Testbedingungen fehlte immer die Zeit. Seine Anregung, einen solchen Test gemeinsam mit TOUR zu schultern, nahmen wir gerne auf: Neben den Testfahrern, die alle zu Schrauths Trainingsgruppe gehören, stellte er auch die Infrastruktur. Mit Duldung der Stadt haben die Cochemer Crossfreunde auf einer Brache am Moselufer einen perfekten Cross-Parcours angelegt, mit Kurven und Bodenwellen aller Schwierigkeitsgrade, Sandkuhle und Treppe.

## GRENZEN DES ERLAUTBEN

Dass um die Reifen in der Crossszene ein regelrechter Kult getrieben wird, hängt mit den Eigenarten des Crossrades zusammen. Anders als das gefederte Mountainbike bezieht das Crossrad seinen Federkomfort fast ausschließlich aus Reifen, die für den Geländeeinsatz eher schmal bemessen sind. Das Maß gibt der Radsportweltverband UCI vor, der vor knapp zwei Jahren Rennreifen

## KURZ & KNAPP

### PRINZIPIENFRAGE

Falt- oder Schlauchreifen? Für Crossrennfahrer ist die Sache klar. Schlauchreifen lassen sich mit weniger Druck fahren, bieten deshalb bessere Traktion, mehr Fahrkomfort, sie rollen leichter und sind im Gelände resistenter gegen Durchschläge. Ein starkes Argument für Faltreifen ist ihr unkompliziertes Handling im Alltag. Eine gute Wahl sind sie auch, wenn eher einfache Strecken mit hohem Asphaltanteil gefahren werden.

Alle Testergebnisse ab  
**SEITE 87**

### BESTENLISTE



Der beste Faltreifen im Test

## CHALLENGE

**GRIFO 32**

Die besten Schlauchreifen im Test



## DUGAST

**TYPHOON COTTON**



## FMB

**SSC 32**



## DIE WAHL DER PROFIS

### SCHLAUCHREIFEN VON DUGAST UND FMB

Nicht nur Profis wie Sven Nys, Zdenek Stybar und Philipp Walsleben fahren darauf ab: Schlauchreifen von Dugast und FMB haben unter Cross-Rennfahrern Kultrang. Wer sich bei einem Weltcuprennen umschaut, findet unter den Fahrern auf den vorderen Rängen kaum andere Fabrikate.

So legendär wie die Fahreigenschaften sind allerdings auch die Lieferzeiten. Die Nachfrage übersteigt das Angebot so deutlich, dass Händler wie Fahrer um jeden Reifen froh sind, den sie ergattern können. Dass beide Hersteller wenig Interesse an Testteilnahmen haben, überrascht daher kaum.

Was Dugast und FMB außerdem verbindet, ist die Fertigungsmethode. Wie anno dunnemals verwenden beide feines Baumwollgewebe für die Karkasse statt wie heute üblich Polyamid. Auf die Baumwolle wird dann in Handarbeit die Lauffläche aufgeklebt. Diese auf den ersten Blick antiquiert wirkende Methode erlaubt es, Reifen nach Wunsch zu konfektionieren. Beide Firmen bieten an, das Profil eines Faltreifens von Schwalbe oder Michelin abzuschälen und auf die Baumwollkarkasse aufzukleben.

Die Tester stimmten darin überein, dass die Baumwoll-Pneus im Vergleich mit den anderen Schlauchreifen noch mal eine Welt für sich sind. In allen Fahrsituationen gab es durchweg Bestnoten. Ein großer Nachteil der Naturfaser ist allerdings die geringe Nässebeständigkeit, was die Lebensdauer je nach Einsatz stark beeinträchtigt. Auch sind die Baumwollseitenwände relativ schnittempfindlich. In Frage kommen die Reifen deshalb eigentlich nur für Wettkämpfe.



#### REIFENTESTER

Andreas Thiel, Elmar Schrauth, Florian Schmidt, Michael Schrader und TOUR-Redakteur Manuel Jekel (von links)

auf maximal 33 Millimeter begrenzt hat. Breitere Pneus, die im Gelände sinnvoll wären, sind seitdem vom Markt so gut wie verschwunden. Nun sind 33 Millimeter nicht wirklich viel, um die brutalen Schläge abzufedern, die Wurzeln, Steine und Bodenwellen ins Gerät prügeln. Wer beim Gelände-Rodeo seine Plomben behalten will, tut deshalb gut daran, mit möglichst geringem Luftdruck zu fahren, um die maximale Federwirkung der Reifen zu nutzen. Die Crux: Je weniger Luft im Reifen, desto höher ist das Risiko von Durchschlägen und damit von Defekten. Die Kunst beim Crossen besteht also darin, den Luftdruck zu ermitteln, der den optimalen Kompromiss zwischen Bodenhaftung und Pannensicherheit darstellt.

#### RAUS MIT DER LUFT

Die Angst vor Durchschlägen ist der wesentliche Grund, warum Rennfahrer nahezu ohne Ausnahme Schlauchreifen verwenden, die auf Spezialfelgen geklebt werden. Ihr großer Vorteil: Sie lassen sich mit deutlich weniger Druck fahren als Faltreifen. Ein 90-Kilo-Fahrer wie Michael Schrader, der schwerste unserer fünf Tester, fuhr die Testreifen mit Drücken um 2,5 Bar. Florian Schmidt (70 Kilo) war teilweise mit nur 1,6 Bar unterwegs. Möglich sind solche extrem niedrigen Reifendrucke wegen der speziellen Felgen, die, anders als Faltreifen-

felgen, keine scharfen Kanten haben, die dem Schlauch bei einem Durchschlag den Garaus machen; zudem haben hochwertige Schlauchreifen meist Latexschläuche, die flexibler und deshalb besser gegen Durchschläge gewappnet sind als Butylschläuche.

#### FLEXIBLE NATURFASER

Vertreten sind im Test je sechs Fal- und Schlauchreifen, die von den Herstellern als Allrounder für alle Bedingungen geföhrt werden. Nur Maxxis und Michelin, die keine Alleskönner im Programm haben, sind mit Reifen vertreten, die speziell für matschige Bedingungen konzipiert sind. Fertigungstechnisch sind die Modelle von Dugast und FMB mit Baumwollkarkassen interessant (siehe Randspalte „Die Wahl der Profis“). Die Fahrer waren sich einig, dass beide fahrdynamisch noch mal einen Tick besser sind als die anderen Schlauchreifen. Ob dabei das Karkassenmaterial an sich oder andere Faktoren eine Rolle spielen, lässt sich allerdings nicht eindeutig klären. Einen Sonderweg geht auch der tschechische Hersteller Tufo, in dessen Flexus Primus der Schlauch einvulkanisiert statt eingnäht ist. Vorteil: der astreine Rundlauf; bei allen anderen Schlauchreifen muss man immer mit gewissen Höhengschlägen rechnen. Ein gravierender Nachteil ist das in der Praxis kaum, da sich die Reifen zumindest auf holperigem Untergrund wegen des geringen Drucks ohnehin permanent verformen. Betrachtet man die Profile der Reifen, lassen sich über beide Gattungen hinweg zwei Kategorien bilden. Bei einigen, insbesondere bei Schwalbe und Tufo, stehen viele kleine

## FALTREIFEN/TRAINING

HERSTELLER	CHALLENGE	CLÉMENT	CONTINENTAL	MAXXIS
Modell	<b>Grifo 32</b>	<b>Crusade PDX</b>	<b>CycloXKing</b>	<b>MudWrestler</b>
Bezug/Info	<a href="http://www.challengetech.it">www.challengetech.it</a>	<a href="http://www.cosmicsports.de">www.cosmicsports.de</a>	<a href="http://www.conti-online.com">www.conti-online.com</a>	<a href="http://www.bikemarketing.com">www.bikemarketing.com</a>
Preis (empfohlener VK)	61 Euro	41,90 Euro	45,90 Euro	34,90 Euro
<b>MESSWERTE</b>				
Breite x Höhe	31,5 x 30 Millimeter	33 x 35 Millimeter	29,5 x 30,5 Millimeter	31,5 x 32,5 Millimeter
Gewicht	373 Gramm	312 Gramm	332 Gramm	369 Gramm
Durchschlag bei Fallhöhe*	40 Zentimeter	30 Zentimeter	30 Zentimeter	60 Zentimeter
Montage	von Hand, leicht	von Hand, leicht	von Hand, leicht	von Hand, leicht
<b>TOUR-WERTUNG</b>				
Gewicht 15 %	2,7	1,7	2,0	2,3
Durchschlagsicherheit 15 %	2,7	3,3	3,3	1,3
Waldboden FR 30 %/SR 40 %**	2,0	2,0	2,7	2,7
Asphalt FR 30 %/SR 10 %**	1,7	2,0	2,0	2,3
Matsch FR 10 %/SR 20 %**	1,3	1,0	2,0	1,3
<b>GESAMTNOTE 100 %</b>	<b>2,0</b>	<b>2,1</b>	<b>2,4</b>	<b>2,2</b>
<b>Fazit</b>	Faltversion des Klassikers. „Top-Allrounder“, notierte ein Fahrer; „auf Asphalt mein absoluter Favorit“, ein anderer. Sicheres Fahrgefühl in Kurven. Flexible Karkasse, fährt sich deshalb auch komfortabel. Kein Zusetzen des Profils im Matsch. Größere Gewichtsschwankungen zwischen den Testreifen.	Die Überraschung im Praxistest: ein Newcomer, der auf jedem Terrain punktet. „Bester Faltreifen auf Waldboden und Matsch“, lobten die Tester den Crusade einhellig. Überzeugt auch im Matsch mit hervorragender Traktion, ohne dass sich das Profil zusetzt. Rollt auf Asphalt leicht und leise.	Allrounder mit ordentlichem Grip auf Waldboden. Sicheres Kurvenverhalten auf jedem Untergrund, leichte Traktionsprobleme im Matsch. Profil mit guter Selbstreinigung. Fällt schmal aus und muss deshalb mit etwas mehr Druck gefahren werden. Vermutlich der Grund für den relativ harten Fahreindruck.	Matschspezialist mit sehr guter Traktion in tiefem Geläuf, neigt auf Waldboden in Kurven früher zum Ausbrechen als andere; noch gutes Fahrverhalten auf Asphalt; prima Geradeauslauf; in Wiegetritt und Kurven durch Seitenstollen etwas schwammig. Gute Selbstreinigung. Besten im Durchschlagstest.

\*Die Reifendrucke für den Durchschlagstest wurden aufgrund der Praxiserfahrung für Faltreifen (3 Bar) und Schlauchreifen (2 Bar) unterschiedlich gewählt.

\*\*Aufgrund der verschiedenen Einsatzbereiche von Schlauchreifen (SR) bzw. Faltreifen (FR) sind die Anteile am Untergrund unterschiedlich gewichtet.

Stollen in engen Abständen. Andere haben eher offene Profile, mit deutlich weniger, meist pfeilförmig angeordneten Stollen. Klare Präferenzen für einen bestimmten Profiltyp lassen die Tester auch nach den Fahrten im direkten Vergleich nicht erkennen. In den Passagen des Testparcours mit eher dünnflüssigem Matsch befreiten sich alle Profile schnell vom Schlamm; ist der Matsch zäher, setzen sich eng stehende Stollen eher zu. Auch ergeben sich aus unseren Testfahrten keine eindeutigen Aufschlüsse, ob ein Profiltyp auf einem bestimmten Untergrund besser oder weniger gut funktioniert. Profilen mit deutlicher Längsorientierung attestierten die Tester fürs Vorderrad etwas mehr Führung. Eindeutig ist aber die Erkenntnis, dass runde seitliche Stollen, wie bei Maxxis und

Specialized, auf Asphalt und besonders in Kurven das Vertrauen des Fahrers in die Haftung beeinträchtigen.

### MEHR FAHRDYNAMIK

Insgesamt ergibt sich nach dem Test ein eindeutiges Ergebnis. Fahrdynamisch bewerten die Tester Schlauchreifen durchweg besser als Faltreifen. Bessere Traktion und Kurvenhaftung, höherer Komfort und mehr Speed sind deutliche Argumente für die Geklebten. Wirklich überraschen kann das nicht; zu deutlich sind im Gelände die Vorteile des geringen Reifendrucks. Weil sie sich stärker



## FALTREIFEN/TRAINING



MICHELIN



SCHWALBE



CHALLENGE



DUGAST

### HERSTELLER

Modell  
Bezug/Info  
Preis (empfohlener VK)

### MESSWERTE

Breite x Höhe  
Gewicht  
Durchschlag bei Fallhöhe\*

### TOUR-WERTUNG

Gewicht 15 %  
Durchschlagsicherheit 15 %  
Waldboden FR 30 %/SR 40 %\*\*  
Asphalt FR 30 %/SR 10 %\*\*  
Matsch FR 10 %/SR 20 %\*\*

### GESAMTNOTE 100 %

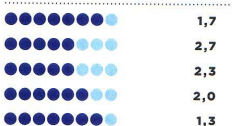
### Fazit

\*Die Reifendrucke für den Durchschlagstest wurden aufgrund der Praxiserfahrung für Faltringreifen (3 Bar) und Schlauchreifen (2 Bar) unterschiedlich gewählt.

\*\*Aufgrund der verschiedenen Einsatzbereiche von Schlauchreifen (SR) bzw. Faltringreifen (FR) sind die Anteile am Untergrund unterschiedlich gewichtet.

**Cyclocross Mud2**  
dokineo.info/michelin/fahrradreifen  
44,50 Euro

31,5 x 33 Millimeter  
323 Gramm  
40 Zentimeter  
von Hand, leicht

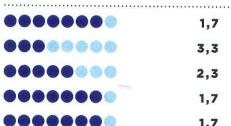


**2,1**

Spezialist für Matsch, der auch auf Waldboden und Asphalt überzeugt. Für einen Faltringreifen geschmeidiger Fahreindruck. Guter Grip in Kurven. Auch auf Asphalt problemlos, erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten, wirkt beim Beschleunigen etwas schwerfällig. Profil mit guter Selbstreinigung.

**Racing Ralph Evolution**  
www.schwalbe.de  
50,90 Euro

32 x 33 Millimeter  
317 Gramm  
30 Zentimeter  
von Hand, leicht

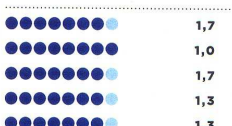


**2,1**

Top-Allrounder, der etwas mehr Druck verlangt, um Durchschlägen vorzubeugen. Vorder- und Hinterrreifen mit gegenläufigem Profil. Gute Führung des Vorderreifens, der Hinterrreifen bricht etwas früher aus als andere. Vermittelt auf Asphalt neben dem Challenge den besten Fahreindruck. Gute Selbstreinigung.

**Grifo 33 Tubular**  
www.challengetechnic.it  
81 Euro

32 x 32 Millimeter  
417 Gramm  
60 Zentimeter bestanden  
von Hand, geklebt

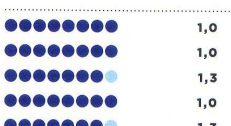


**1,5**

Super-Grip, geschmeidiger Fahreindruck, sehr gut kontrollierbar im Grenzbereich – so lauteten die Einträge der Tester ins Protokoll. Besser gefielen den Testern nur die beiden Reifen mit Baumwollkarkasse. Top-Allrounder.

**Typhoon Cotton**  
www.a-dugast.com  
67 Euro

32 x 33 Millimeter  
367 Gramm  
60 Zentimeter bestanden  
von Hand, geklebt



**1,2**

Seit Jahren der Reifen der Cross-Profis. Im direkten Vergleich der Tester dennoch knapp hinter dem ähnlich gemachten FMB. Nachteil des Typhoon: Die nicht imprägnierte Baumwollkarkasse saugt Feuchtigkeit auf, verdrückt schnell und fault, wenn der Reifen nicht trocken gelagert wird.

verformen, haben Schlauchreifen eine größere Aufstandsfläche und mehr Bodenkontakt. Dennoch behaupten sich die Faltringreifen überraschend gut. Auch sie bekommen weit überwiegend noch gute Noten. Und sie holen mächtig auf, sobald Aspekte wie Alltagstauglichkeit und Handling ins Spiel kommen. Schlauchreifen müssen in einem mehrstündigen Prozess mit giftigem Kleber umständlich auf die Felgen geklebt werden. Zudem sind sie im Pannfall kaum reparabel. Das qualifiziert sie in erster Linie für Wettkämpfe; für den Trainingsalltag sind die teuren Pneus schlicht zu schade.



## SO TESTET TOUR

### PRAXISTEST

Alle Reifen wurden von fünf versierten Crossrennfahrern auf einem kurvenreichen Singletrail-Parcours mit überwiegend festem Waldboden gefahren. Das Fahrverhalten auf Asphalt wurde auf einem Straßenrundkurs, die Traktion im Matsch auf einem Anstieg mit tiefem, schlammigem Lehm Boden ermittelt. Alle Reifen wurden von jedem Fahrer mindestens zweimal gefahren. Der Luftdruck betrug bei den Faltringreifen je nach Fahrgewicht 2,5 bis 3,5 Bar, bei den Schlauchreifen zwischen



<b>FMB</b>	
<b>SSC 32</b>	
www.fm-boyaux.fr	
72,90 Euro	
31,5 x 32 Millimeter	
424 Gramm	
60 Zentimeter bestanden	
von Hand, geklebt	
●●●●●●●●●●	2,0
●●●●●●●●●●	1,0
●●●●●●●●●●	1,0
●●●●●●●●●●	1,0
●●●●●●●●●●	1,0
●●●●●●●●●●	1,0

**1,2**

Ultraschmeidiger Fahreindruck, rollt extrem leicht. Erlaubt extreme Schräglagen im Gelände und lässt sich auch im Grenzbereich gut kontrollieren. Auch auf Asphalt top. Die Baumwollkarkasse ist imprägniert, was zwar das Gewicht erhöht, jedoch die Lebensdauer verlängert.



<b>SCHWALBE</b>	
<b>Racing Ralph HT Evolution</b>	
www.schwalbe.de	
81,90 Euro	
32 x 31 Millimeter	
394 Gramm	
40 Zentimeter	
von Hand, geklebt	
●●●●●●●●●●	1,3
●●●●●●●●●●	2,7
●●●●●●●●●●	2,0
●●●●●●●●●●	1,0
●●●●●●●●●●	1,0
●●●●●●●●●●	2,0

**1,9**

Guter Kurvengrip, gutmütig, super im Matsch – zu den Praxiseigenschaften der Schlauchreifenversion des Racing Ralph notierten die Tester nur Positives. Ungewöhnlich ist allerdings, dass zwei Testreifen in unserem Durchschlagstest – für Schlauchreifen-Verhältnisse – relativ früh kapitulierten.



<b>SPECIALIZED</b>	
<b>Terra</b>	
www.specialized.com	
69,90 Euro	
31 x 31 Millimeter	
399 Gramm	
60 Zentimeter bestanden	
von Hand, geklebt	
●●●●●●●●●●	1,3
●●●●●●●●●●	1,0
●●●●●●●●●●	2,3
●●●●●●●●●●	1,7
●●●●●●●●●●	2,0

**1,8**

Vermittelt für einen Schlauchreifen einen vergleichsweise harten Fahreindruck. Auch beim Grip und der Performance auf Asphalt – insbesondere in Kurven – nicht ganz auf dem hohen Niveau der direkten Konkurrenz. Souverän im Durchschlagstest.



<b>TUFO</b>	
<b>Flexus Primus 32</b>	
www.tufo.com	
63 Euro	
32 x 31,5 Millimeter	
353 Gramm	
50 Zentimeter	
von Hand, geklebt	
●●●●●●●●●●	1,0
●●●●●●●●●●	2,0
●●●●●●●●●●	2,0
●●●●●●●●●●	1,0
●●●●●●●●●●	2,0

**1,8**

Extrem leicht, mit direkt in die Karkasse einvulkanisiertem Schlauch. Konkurrenzlos guter Rundlauf. Unauffällig guter Reifen mit geschmeidigem Fahrverhalten. Kommt mit allen Böden klar, erlaubt auf Asphalt hohe Kurvengeschwindigkeiten, ähnlich wie normale Rennradreifen.

**HERSTELLER**

Modell  
Bezug/Info  
Preis (empfohlener VK)

**MESSWERTE**

Breite x Höhe  
Gewicht  
Durchschlag bei Fallhöhe\*  
Montage  
**TOUR-WERTUNG**  
Gewicht 15 %  
Durchschlagsicherheit 15 %  
Waldboden FR 30 %/SR 40 %\*\*  
Asphalt FR 30 %/SR 10 %\*\*  
Matsch FR 10 %/SR 20 %\*\*

**GESAMTNOTE 100 %**

**Fazit**

1,6 und 2,5 Bar. Bewertet wurden jeweils Kurvengrip, Traktion und der subjektiv empfundene Rollwiderstand. Die Bewertungskategorien münden für jeden der drei Untergründe Waldboden, Asphalt und Matsch in eine Teilnote. Mit Blick auf die verschiedenen Einsatzbereiche von Fall- und Schlauchreifen wurden die drei Untergründe jeweils unterschiedlich gewichtet. Falldreifen werden in der Praxis als Trainingsreifen genutzt und überwiegend auf festem Waldboden und oft auf Asphalt gefahren. Das Fahrverhalten auf Waldböden

und Asphalt geht mit je 30 Prozent in die Endnote ein, das auf Matsch mit 10 Prozent. Schlauchreifen kommen dagegen überwiegend in Wettkämpfen zum Einsatz, bei denen der Asphaltanteil gering ist; er wird hier deshalb nur mit 10 Prozent gewichtet; dafür gehen hier Waldboden mit 40 Prozent und Matsch mit 20 Prozent in die Note ein.

**PANNENSICHERHEIT**

Zur Ermittlung der Pannensicherheit wurde im TOUR-Labor ein Durchschlagstest durchgeführt (gewichtet

mit 15 Prozent). Simuliert wird der Aufprall des Reifens auf eine Kante oder Wurzel. Ein 11,5 Kilo schwerer Prüfkörper fällt dabei senkrecht auf den auf eine Felge aufgezogenen, mit Luft gefüllten Reifen. Die Messungen werden mit realistischen Reifendrücken durchgeführt (Falldreifen 3 Bar, Schlauchreifen 2 Bar). Die Fallhöhe beträgt anfangs 30 Zentimeter und steigt in Fünf-Zentimeter-Schritten bis zum Eintritt eines Defekts. Besteht der Reifen 60 Zentimeter Fallhöhe, wird der Test beendet.



Fahren, messen, diskutieren: das TOUR-Testteam