Ausgabe Juni 2018 ■ 20. Jahrgang

profil

SCHWALBE

Schwalbe unter Strom

Neue Reifenpalette speziell für E-Bikes: MTB, Race, Touring

Der neue Hans Dampf: Update für den Alleskönner

Der Allrounder startet mit radikal neuem Profil und bleibt sich dennoch treu ... **Seite 4**

Schwalbe Tubeless-Rennradreifen: Fast alle Laufräder kompatibel

Auch am Rennrad ist Tubeless die Reifentechnologie der Zukunft ... **Seite 10**

Schwalbe Airless System: Zertifizierungen laufen auf Hochtouren

Seit Schwalbe das Airless System vorstellte, registrierten sich hunderte Händler für die Zertifizierung. Die Zertifizierungen begannen im Juni, aktuell kommt es jedoch aufgrund des hohen Interesses zu längeren Wartezeiten.

„Wir freuen uns sehr über die große Resonanz und arbeiten mit mehreren Kollegen in ganz Deutschland daran, alle registrierten Fachhändler zeitnah zu zertifizieren", sagt Johannes Binner vom Schwalbe Marketing. „Doch unsere Kapazitäten sind begrenzt. Wie bitten um Verständnis, dass wir nicht alle Anfragen nach Zertifizierung sofort bedienen können. Die Zertifizierungen laufen das ganze Jahr über", erläutert Johannes Binner und versichert: „Die Auslieferungen der Airless Systeme erfolgen anschließend reibungslos."

Nie mehr pumpen: Statt auf einem Luftschlauch rollt der Airless Reifen auf einem Airless Tube aus extrem elastischem Polyurethan.

Exklusiv im Fachhandel: Sorgenfreies Radfahren

Das Schwalbe Airless System bietet dem Fachhandel die Möglichkeit, seinen Kunden 100 Prozent sorgenfreies Radfahren anzubieten. Statt auf einem Luftschlauch rollt der Airless Reifen auf einem Airless Tube aus extrem elastischem, thermoplastischem Polyurethan. Ähnlich wie bei einem Autoreifen wird das Airless System ausschließlich in zertifizierten Fachwerkstätten montiert und rollt dann bis zu 10.000 Kilometer bei üblicher Nutzung – ohne Pumpen, ohne Pannen, ohne Probleme.

Das Airless System kann nur mit einer speziellen Maschine montiert werden. Der Aufwand ist allerdings nur minimal höher als bei einer normalen Reifenmontage. Das System besteht aus dem Airless Tire in der Größe 40-622, dem weißen Airless Tube und dem blauen Airless Ring, der für Kompatibilität mit den verschiedenen Felgenformen sorgt. Das Starter-Set umfasst eine umfangreiche Schulung inklusive Unterlagen, Zertifikat, zwölf Airless System-Sets sowie die Montagemaschine und kostet 890 Euro (netto). Werden weitere Airless Sets benötigt, kann sie der Fachhändler bei seinem Großhändler bestellen, wie bei Schwalbe-Produkten üblich.

Unwiderstehlich für den Verbraucher

Die Aussicht, sorgenfrei Radfahren zu können, nie mehr pumpen oder flicken zu müssen, ist für viele Endverbraucher unwiderstehlich. Um die Aufmerksamkeit der Kunden zu wecken, stellt Schwalbe schlagkräftige Werbemittel zur Verfügung. Der Fachhandel kann nicht nur mit dem Zertifikat werben, sondern auch mit einem „Authorized Dealer"-Türsticker sowie dem Airless Logo und einem speziellen Video für die Händler-Homepage oder Screens im Geschäft. Auch die Online-Suche auf der Schwalbe-Homepage nach zertifizierten Airless Händlern bringt ihm neue Kunden in sein Fachgeschäft.

Das Theken-Display mit dem weißen Airless Tube-Abschnitt.

Anfassen, Schauen und Ausprobieren – das überzeugt noch am meisten. Das neue Thekendisplay enthält dafür einen Abschnitt des Airless Tubes. Ein vierseitiger Flyer informiert über alle Details der Airless Technik. „Was die Kunden endgültig überzeugt, ist eine Probefahrt. Denn der Unterschied zu einem Luftschlauch ist fast nicht zu spüren. „Wir empfehlen dem Händler, ein Airless Set aus dem Starter-Kit für die Ausstattung eines Testbikes zu nutzen", betont Johannes Binner.

Türsticker: Hier geht's zum sorgenfreien Radeln.

www.schwalbe.com/airless-registrierung

im profil

Schwalbe rollt vorweg: Testsiege für GT Tour und drei MTB-Reifen

Die großen Frühjahrstests der Fachmagazine lieferten erfolgreiche Ergebnisse für Schwalbe: Der Marathon GT Tour bietet „überraschend geringen Rollwiderstand" und war „bester Allroundreifen im Test", urteilte die Aktiv Radfahren (5/2018). Einen weiteren Allroundtitel, diesmal bei E-MTB-Reifen, sicherte sich Magic Mary. Das bikesport E-MTB Magazin testete elf Allround-Reifen für den Einsatz am E-MTB. Ergebnis: Schwalbes Magic Mary fährt als Einzelreifen und in Kombination mit Nobby Nic jeweils den Testsieg ein! „Teuer gegen günstig" testete die BIKE (5/2018). Es wurde jeweils die Einsteigervariante gegen die Topausstattung eines Reifens in den Segmenten Cross Country und All Mountain bewertet. Schwalbe glänzt in beiden Kategorien mit einer hochwertigen Einsteigervariante und einer Topversion. So erhielten Rocket Ron (XC) und Nobby Nic (AM) in den Evolution Versionen das Testurteil „super", während sich die Performance-Versionen zweimal „sehr gut" sichern konnten.

bikesport e-mtb TESTSIEGER Allroundreifen 1/2018

aktiv Rad fahren TESTSIEGER

bike 5/2018 SCHWALBE ROCKET RON EVOLUTION TEST: REIFEN Kurvenhalt Traktion URTEIL SUPER

bike 5/2018 SCHWALBE NOBBY NIC EVOLUTION TEST: REIFEN Kurvenhalt Traktion URTEIL SUPER

Der Fachhandel blüht auf

Eine Schwalbe macht zwar keinen Sommer, brachte aber den Frühling: Die Schwalbe Tulpe blühte im April vor vielen Fahrradgeschäften – und das Schwalbe-Team freute sich über zahlreiche Fotos der weißen Pracht. Die Zwiebeln der „Tulipa Schwalbe" waren vorigen Herbst das Händlergeschenk auf der Eurobike und den Hausmessen. Schwalbe hatte zuvor bei einer Charity-Auktion das Recht ersteigert, mit dem berühmten niederländischen Keukenhof eine eigene Tulpe zu designen. Die Erlöse der Auktion gingen zu 100 Prozent an die Stiftung Adamas Inloophuis, die sich der psychosozialen Betreuung von krebskranken Kindern und Erwachsenen widmet.

Zwei neue Schwalbe-Renner

Für Rennradfahrer kommen zur Eurobike zwei neue Versionen des Schwalbe One heraus: Der Schwalbe One Classic Skin 25 mm (Abbildung) krönt jedes edle Rennrad und liegt damit ganz im Trend zu den reduzierten Rennrädern im klassischen Stil. Im Kontrast zu schwarzen Felgen und Rahmen kommt seine Schlauchreifen-Optik am besten zur Geltung. Technisch weist er selbstverständlich dieselben Tugenden auf wie die Version mit schwarzer Seitenwand. Auch die Performance Version als Tubeless-Reifen wird ihre Fahrer finden: Sie profitieren von der High End Tubeless-Technik zum günstigen Preis. Sein langlebiges Dual Compound und der RaceGuard machen ihn zum zuverlässigen Begleiter für zahlreiche Trainingskilometer bei jedem Wetter.

Editorial

Lieber Fachhandelspartner,

ob moderne E-MTBs, elegante City-E-Bikes, leichte E-Rennräder: die E-Bikes der neuen Generation haben ihre Vorgängermodelle mit dem etwas behäbigen Image in nur wenigen Jahren rasant überholt. Um das Potenzial der motorisierten Bikes auch wirklich nutzen zu können, braucht es Reifen, die die Extra-Power auf die Straße übertragen. Unsere Antwort darauf ist eine eigenständige E-Bike-Reifenpalette mit innovativen Highlights in allen Segmenten (Seite 6).

Auch die Bedeutung von Tubeless-Systemen wächst kontinuierlich. Am Mountainbike sind sie längst etabliert, aber auch am Rennrad setzen sie sich immer stärker durch. Tipps zu den passenden Laufrädern und der Montage finden Sie auf Seite 10.

Ein echtes Highlight in diesem Fahrradsommer ist für uns das neue Airless System (Seite 2). Alle Details zum neuen System, und wie Sie ein zertifizierter Partner werden können, erfahren Sie auf der Eurobike! Dort erwarten Sie auch viele weitere Innovationen und ein hochmotiviertes Schwalbe-Team.

Wir wünschen Ihnen eine erfolgreiche Verkaufssaison und freuen uns, Sie in Friedrichshafen zu begrüßen!

Herzlichst, Ihr

Frank Bohle

Impressum

Herausgeber: Ralf Bohle GmbH
Otto-Hahn-Str. 1, 51580 Reichshof-Wehnrath
Telefon 02265 1090, Fax 02265 7022,
eMail: info@schwalbe.com, www.schwalbe.com
Verlag: Vincentz Kundenmedien
Postfach 6247, 30062 Hannover
Telefon 0511 9910-310, Fax 0511 9910-309
Redaktion: Claudia Müller (V.i.S.d.P.)
Gestaltung: Angelika Jungvogel
Titelbild: Schwalbe
Druck: BWH GmbH
© Vincentz Network GmbH & Co. KG

Der neue Hans Dampf

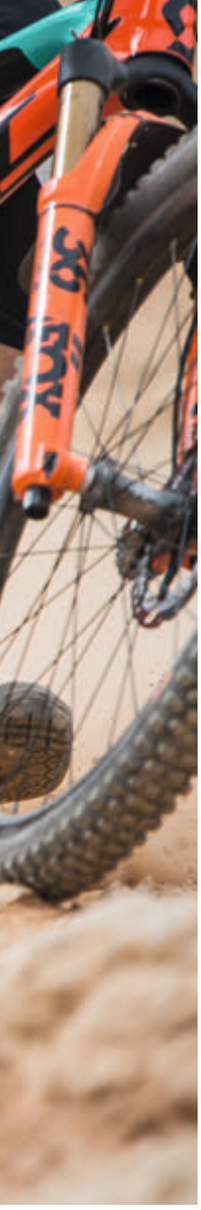
Update für den Alleskön

Er ist Schwalbes Allroundtalent für alle Trails in Richtung Tal: Hans Dampf bietet Fahrspaß und souveräne Kontrolle in grobem Gelände wie auf flowigen Singletrails. Jetzt wagt Schwalbe mit der Neuauflage radikale Veränderungen – und behält dennoch die charakteristischen Fahreigenschaften bei.

Schon das neue Profil macht deutlich: Dieser Reifen nimmt sich alles vor, was sich ihm in den Weg stellt. Mit stabilen Blocks, aggressivem Profildesign und Addix Compounds erhält Hans Dampf jetzt eine umfassende Modernisierung. „Jahr für Jahr werden die Bikes potenter und die Geometrien extremer, während die Trails technisch immer anspruchsvoller werden. Diesen Trends begegnet der neue Hans Dampf mit präziser Kontrolle und Performance auf höchstem Niveau. Zugleich bleibt er seinem verlässlichen, gutmütigen Charakter treu“, erläutert Carl Kämper, Schwalbe Junior Product Manager MTB. „Mit dem neuen Hans Dampf werden Wettkampffahrer wie Wochenendhelden maximalen Fahrspaß haben, ob Enduro, All Mountain oder Bikepark-Einsatz. Wir empfehlen ihn für alle, denen Nobby Nic noch zu zahm und Magic Mary zu extrem ist.“

Verlässliche Vielfalt

Wer Kurven mag, wird diesen Grip lieben: Die bis zu 50 Prozent größeren Blocks bieten in jeder Lage, Kurve oder Extremsituation eine Griffkante, die nicht abreißt. Selbst beim Driften lässt sich der Reifen gut kontrollieren und immer wieder einfangen.



Aggressiv und gutmütig zugleich: Die bis zu 50 Prozent größeren Blocks bieten in jeder Lage eine verlässliche Griffkante.

- **Schulterblocks:** Eine besonders stabile Abstützung der Schulterblocks beugt dem Wegknicken bei schneller, aggressiver Kurvenfahrt vor und erhöht die Lebensdauer des Reifens deutlich. Gleichzeitig sorgt diese, in Verbindung mit den grundsätzlich höheren Blockdurchmessern, dafür, dass die hervorragenden Dämpfungs- und Verschleißeigenschaften der Addix Compounds vollständig genutzt werden können. Mit viel Material vermitteln die groben, standfesten Front Row Blocks ein sattes, definiertes Gefühl und jede Menge Off-Camber-Grip. Carl Kämper: „Der Reifen rollt wie auf Schienen, es ist immer Halt da, ohne Verformung." In der zweiten Reihe geben die Rear Row Blocks zusätzliche Sicherheit in extremen Situationen und Drifts. „Das sind die Stollen, die mich retten, wenn es schwierig wird. Sie greifen etwas später, aber effektiv – und das auch in lehmigen und losen Böden. Außerdem erweitern sie das Gefühl von konstantem Grip über das komplette Profil bis weit in den Grenzbereich."
- **Transitionblocks:** Zwischen Center und Schulter bewirken elliptisch angeordnete Stollen ein berechenbares, zuverlässiges Gefühl in jeder Situation.
- **Centerblocks:** Große Doppelblocks sichern durch präzise Kraftübertragung bei geringem Flex die Vortriebs- und Bremstraktion. Die 4er Blockanordnung ergänzt die vortriebsstarken Doppelblocks – für noch mehr Traktion beim Bremsen und Antrieb. „So krass krallt sich kein anderer Schwalbe-Reifen in den Untergrund, abgesehen vom neuen Eddy Current. Aber der läuft als E-Bike Spezialist außer Konkurrenz", erläutert Carl Kämper (mehr zu Eddy Current auf Seite 6).

Damit diese Blocks ihre Kräfte richtig ausspielen können, muss die Selbstreinigung bestens funktionieren. Das bewirkt die nun insgesamt offenere Gestaltung mit viel Freiraum quer durch das Profil. Wie in einer Abflussrinne drückt sich der aufgesammelte Matsch beim Abrollen seitlich aus dem Profil heraus. Weiteres Plus: Sein nicht laufrichtungsbezogenes Profil erleichtert die Montage.

Carl Kämper, Schwalbe Junior Product Manager MTB: „Das ausgewogene Profil funktioniert absolut souverän und verzeiht großzügig Fehler."

„Das ausgewogene Profil funktioniert absolut souverän und verzeiht großzügig Fehler, was ihn auch für Einsteiger interessant macht. Damit bleibt sich unser Allrounder fürs abfahrtsorientierte Biken treu", so bringt der Junior Product Manager, der als begeisterter Mountainbiker die Protoypen im Bikepark gleich selbst testete, sein erstes eigenes Projekt bei Schwalbe auf den Punkt.

Einsätze von Allmountain und Trail über Downhill bis E-MTB

Während sein Vorgänger oft als Kombi-Partner für das Hinterrad eingesetzt wurde, meistert der neue Hans Dampf alle Anforderungen, ob präzise Führungseigenschaften vorn oder Traktion hinten. Für das breit gefächerte Einsatzspektrum ist er in allen gängigen MTB-Größen verfügbar. Carl Kämper: „Unsere Allround-Empfehlung lautet Addix Soft. Das Compound begeistert mit Leichtlauf, Dämpfung und Grip für Enduro und Downhill ebenso wie für anspruchsvolles Allmountain- und Trailriding. Das gilt übrigens auch fürs E-MTB: Alles, was dort Spaß macht, hat auch der Hans Dampf in petto." Verfügbare Größen: 29 x 2.35, 29 x 2.6, 27.5 x 2.35, 27.5 x 2.6, 27.5 x 2.8, 26 x 2.35 sowie 24 x 2.35 als idealer Reifen für den Trend zu hochwertigen Kinder-Mountainbikes.

Der neue Hans Dampf: Mächtige Blocks, radikales Design, vielseitiges Addix Soft Compound.

Schwalbe E-Bike Tires: neues Logo, neue Website, neue Reifen.

Erste Reifenpalette speziell für E-Bikes

Schwalbe unter Strom: Als erster Hersteller überhaupt bringt Schwalbe eine eigenständige E-Bike-Reifenpalette heraus – für MTB, Race und Touring. Drei innovative Modelle rollen zur Premiere auf der Eurobike an den Start. Mit der neuen Produktlinie „Schwalbe E-Bike Tires", eigenem Webauftritt und Katalog setzt das Unternehmen einen neuen Schwerpunkt auf E-Power.

Moderne E-MTBs, elegante City-E-Bikes, leichte E-Rennräder: E-Bikes für jüngere Zielgruppen haben ihre Vorgängermodelle mit Seniorenimage in nur wenigen Jahren rasant überholt.

Um das Potenzial der neuen E-Bikes richtig zu nutzen, braucht es Reifen, die die Extra-Power auf die Straße bringen. Die Reifen müssen radikales Fahren ermöglichen, den Uphill-Flow beflügeln und Pannen abwehren. Und sie müssen sowohl die stärkere Beschleunigung als auch die höheren Bremskräfte auf den Untergrund übertragen und dabei kontrollierbar sein. Kurz, die Reifen brauchen mehr von allem: Grip, Stabilität, gute Abrolleigenschaften, Pannenschutz, Haltbarkeit – und zwar in allen E-Bike Segmenten vom City- und Tourenbike über das Rennrad bis zum Mountainbike.

Eddy Current für E-MTB: Massive Stollen, innovatives Größenkonzept

„Wirbelstrom" (englisch: eddy current) heißt Schwalbes erster speziell fürs E-MTB entwickelte Reifen – für All Mountain, Enduro und Gravity. Und Eddy Current wirbelt ordentlich Staub auf: Er erlaubt kompromissloses Up- und Downhillfahren, liebt kraftvolle Beschleunigungen genauso wie technische Trails und flowiges Fahren. Denn die neuen Möglichkeiten wollen komplett ausgereizt werden, natürlich bei voller Kontrolle. „22 bis 25 Kilogramm wiegt so ein Bike, mit bis zu 75 Newtonmeter wirken hier fast so hohe Drehmomente wie am Motocross-Bike. Aufgrund der stärkeren Kräfte haben wir Anleihen von Trial- und Motocross-Reifen übernommen, etwa die stabilen Stollen, mehr Gummi und größere Breiten", fasst Carl Kämper, Junior Product Manager MTB-Reifen, zusammen. „Hinzu kommt ein radikales Größenkonzept mit unterschiedlichen Laufradgrößen an Vorder- und Hinterrad für eine maximale Performance."

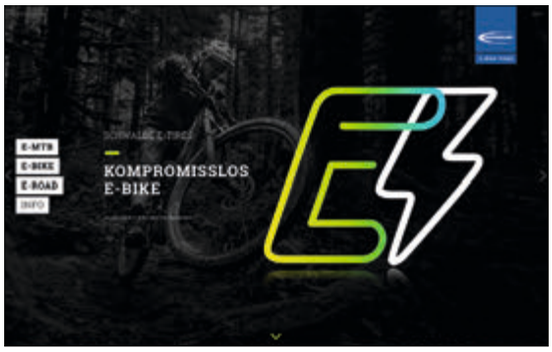
- **Vorn 29 x 2.4 Zoll, hinten 27.5 x 2.8 Zoll** lautet die ultimative Devise. Der große 29 Zoll Vorderreifen Eddy Current Front bietet direkte Lenkeigenschaften und besseres Überrollverhalten als kleinere Reifen. Mit seinem offenen Profil und aggressiver Stollenanordnung lässt sich Eddy Current nicht nur energisch bremsen und beschleunigen, sondern auch präzise steuern.

Am Hinterrad kommt die zusätzliche Power des Motors zum Tragen. Dafür braucht der Reifen entsprechendes Potenzial: er muss sich beim Bremsen tief in den Boden krallen und sogar aus dem Stand an steilen Anstiegen die volle Kraft des Motors in Vortrieb umwandeln können. Für die notwendige Traktion sorgt die große Aufstandsfläche des 2.8-Zoll breiten Eddy Current Rear mit den massiven Centerblocks. Als Plus-Reifen bietet er automatisch auch gute Dämpfungseigenschaften. In Kurvenlagen bleibt er durch die massiven Schulterstollen sicher in der Spur, so dass der Fahrer den eigenen Grenzbereich weit ausloten kann.

Fazit: Die beiden Reifengrößen kombinieren ihre Vorteile zu einem stimmigen Gesamtkonzept. Die optischen Größenunterschiede sind gar nicht so krass wie vermutet: Der größere Außendurchmesser des Plusreifens hinten harmoniert mit den 29 Zoll vorn sehr gut. Es gibt bereits einige Bikes mit diesem Größenkonzept. „Wir bringen jedoch zusätzlich auch einen 27.5-Zoll-Vorderradreifen sowie einen 29-Zoll-Hinterradreifen heraus", kündigt Carl Kämper an.

- **Massive Blocks:** Die Stollen sind um rund 20 Prozent größer als beispielsweise bei Magic Mary. Die Folge: höhere Stabilität, mehr Traktion und längere Haltbarkeit. „Block Squirming", das Wegknicken der Blocks, ist nahezu ausgeschlossen, wodurch der Reifen sehr direkt und responsiv auf Fahrimpulse reagiert. Neu sind auch die prägnanten Grooves in den Centerblocks und den seitlichen Stollen. Sie verstärken

Für E-MTB, E-Rennrad, E-Tourenrad: Schwalbe bringt eine schlagkräftige Reifenserie heraus, die die Extra-Energie der potenten Bikes effektiv auf den Boden überträgt.



Der neue Webauftritt der Schwalbe E-Bike Tires unter www.e-biketires.com.

die Eigenschaften der Blocks und unterstützen die Vortriebs- und Bremstraktion sowie die Kontrolle beim Lenken.

- **Addix Soft Compound:** Dieses Compound bietet das beste Gesamtpaket für Eddy Current. Gummimischung und Profil arbeiten perfekt zusammen: Während sehr guter Grip und optimale Dämpfungseigenschaften auf den Schulterstollen den Reifen kontrollierbar machen, rollt das Compound im Center leicht ab und hat trotz hoher Drehmomente eine lange Haltbarkeit.
- **Super Gravity-Karkasse:** Schwalbe stattet Eddy Current mit seiner stabilsten Karkasse aus. Fünf Gewebelagen auf der Lauffläche und vier an der Seitenwand schützen zuverlässig vor Pannen und Durchschlägen. Selbst in extremen Abfahrten lassen sie ihre Fahrer nicht im Stich. Zusätzlichen Schutz bieten ein Apex und die SnakeSkin-Seitenwand. Zudem ist der Reifen Tubeless Easy. Und: Da sein Profil nicht laufrichtungsbezogen ist, ist es egal, in welche Richtung er montiert wird – in Zeiten von Tubeless eine echte Erleichterung.

E-Touring: Energizer Plus mit neuem Profil und Addix E

Die Energizer-Modelle waren die ersten echten E-Bike-Reifen überhaupt auf dem Markt und fuhren über die Jahre so manchen Testsieg ein. Sie tragen das ECE-R75 Prüfsiegel und sind damit sowohl für E-Bikes bis 25 km/h als auch für E-Bikes bis 50 km/h bestens geeignet.

Jetzt spendiert Schwalbe dem Energizer Plus eine Rundum-Erneuerung. „Ein hochmodernes, dynamisches Tourenprofil mit glattem Mittelteil und stark diamantierten Seitenflächen“, so beschreibt René Marks, Product Manager Touring-Reifen, das neue Profil. „Es rollt leicht auf der Straße und greift zu, wenn es einmal über unbefestigten Untergrund geht.“

Für den neuen Energizer Plus kreierte Schwalbe mit dem Addix E Compound die erste Gummimischung, die gezielt für den Einsatz am E-Bike konzipiert wurde. Sie basiert auf dem Addix Speedgrip MTB Compound und bietet das für E-Bikes relevante Maximum an Haltbarkeit, niedrigem Rollwiderstand und außergewöhnlichem Grip auch bei hohen Geschwindigkeiten. Damit der Fahrspaß ungetrübt bleibt, schützt der bewährte, drei Millimeter starke GreenGuard zuverlässig vor Pannen im Touren-Alltag.

E-Rennrad: E-One mit Leichtlauf und Grip

Am E-Rennrad spielt der Motor eine zurückhaltendere Rolle als am motorisierten MTB oder Trekkingbike. Rennradfahrer setzen die Unterstützung der leichten, meist abnehmbaren Antriebe punktuell ein, etwa um in einer starken Gruppe bei Anstiegen mitzuhalten ohne sich komplett auszupowern. Bei Touren in flachem Gelände lassen viele Sportler den Motor gleich ganz zu Hause und fahren ihr Bike wie ein herkömmliches Rennrad.

„Für den neuen E-One bedeutet das: Er muss genauso leicht rollen wie ein ganz normaler Faltreifen, braucht einen hohen Pannenschutz und mehr Grip“, sagt Peter Krischio, Product Manager Rennradreifen. Schwalbe entwickelte dafür das Addix Race Compound mit extra starkem Grip für die höheren Kurvengeschwindigkeiten und längerer Haltbarkeit, während ein V-Guard für ein hohes Pannenschutz-Niveau sorgt. Auch dieser E-Bike Reifen erhielt das ECE-R75 Prüfsiegel für 25 und 50 km/h.

Fazit: Mit seinen drei neuen E-Bike-Reifen bringt Schwalbe jetzt für alle wichtigen E-Bike-Segmente innovative Spezialisten heraus. Waren bisher einige Reifen auch für E-Bikes geeignet, so sind die neuen Modelle jetzt eigens für die speziellen Anforderungen motorisierter Bikes entwickelt worden – kompromisslos E-Bike!

Eddy Current Front 29 x 2.4: das offene Profil mit aggressiven Stollen sorgt für Traktion und Führung.

Eddy Current Rear 27.5 x 2.8: massive Blocks setzen die Power des Motors um.

Der neue Energizer Plus: dynamisches Tourenprofil mit Addix E Compound.

E-One: rollt extrem leicht mit Addix Race Compound.

Sensationelles Ergebnis: 105.425 Berliner stimmten in nur dreieinhalb Wochen für den Volksentscheid.

Lasst den Volksentscheid nicht ins Wasser fallen! Um das zwischenzeitlich ins Stocken geratene Gesetzgebungsverfahren anzukurbeln, scheuten die Initiatoren keine Mühen.

Verkehrswende in Berlin

Vom Volksentscheid zum Mobilitätsgesetz: Vor zwei Jahren legte die Initiative „Volksentscheid Fahrrad" Deutschlands erstes Radverkehrsgesetz vor, diesen Februar wurde es vom Berliner Senat beschlossen. Die Verabschiedung des Gesetzes im Juni gilt als sicher. Wie aus einem angekündigten Volksentscheid ein Mobilitätsgesetz wurde, erläutert Denis Petri vom Trägerverein des Volksentscheids, Changing Cities e. V..

Interview

Welche Rolle spielte der Volksentscheid Fahrrad beim Berliner Mobilitätsgesetz?
Seit Jahren wünschen sich die Menschen in Berlin und anderen Städten eine sichere Fahrradinfrastruktur, passiert ist nur sehr wenig. Die Verkehrswende schaffen wir nur auf kommunaler Ebene, und Einfluss nehmen können wir, beziehungsweise die Bürger, mit einem Volksentscheid. Der Volksentscheid Fahrrad formulierte 2015 zehn Ziele für einen besseren Radverkehr. Daraus entstand im Frühjahr 2016 unter Mithilfe ehrenamtlich tätiger Juristen und Verkehrsexperten ein Fahrradgesetz, zu dem auch der ADFC, der VCD und der FUSS e. V. Inhalte lieferten, und über das ein Volksentscheid abstimmen sollte.

Erster Schritt in diesem Verfahren ist eine Unterschriftensammlung für ein Bürgerbegehren mit 20.000 Unterschriften in sechs Monaten. Wir sammelten mehr als 105.000 Unterschriften in dreieinhalb Wochen! Das zeigt eindrucksvoll, wie wichtig das Thema für die Berliner war! Damit kamen die Politiker nicht mehr am Radgesetz vorbei und boten Verhandlungen an, um unser radikales Radgesetz per Volksentscheid zu vermeiden. Ergebnis ist das erste deutsche Mobilitätsgesetz mit einem sehr großen Schwerpunkt auf dem Radverkehr, das Verwaltung, Parlament und neben uns noch der ADFC und der BUND miteinander verhandelt haben.

Welches sind die wichtigsten Ihrer zehn Forderungen?
Nahezu alle Ziele finden sich im Mobilitätsgesetz wieder, teilweise mit leichten Abstrichen. Der Ausbau der Radwege an allen Hauptstraßen ist einer der wichtigsten Punkte. Wir brauchen geschützte Radwege, die getrennt vom Autoverkehr verlaufen, auch für Menschen, die sich bislang nicht aufs Rad trauten. Ein weiterer Punkt sind 100.000 neue Abstellplätze bis 2025. Es sind zwar immer noch zu wenig, aber das Umdenken hat begonnen, so dass wir mit weiteren Anlagen rechnen.

Und vor allem mehr Mittel: Noch 2015 gab die Politik 14 Mio. Euro – 3,80 Euro pro Kopf – für den Radverkehr in Berlin aus. Heute würde nicht einmal die Opposition im Abgeordnetenhaus diese Summe für

Denis Petri, politischer Referent Mobilität und Stadtentwicklung bei Changing Cities e. V., dem Trägerverein des Volksentscheids.

ausreichend halten. Wir haben schon jetzt erreicht, dass im Berliner Haushalt 2018/2019 rund 100 Mio. Euro verankert wurden – 13 Euro pro Kopf und Jahr! Zum Vergleich: In Kopenhagen und Amsterdam sind es etwa 23 Euro. Um dieses Budget sinnvoll in Rad-Infrastruktur umzuwandeln, stellen die Berliner Bezirke rund 40 Mitarbeiter nur für den Radverkehr ein. Auch Radschnellverbindungen und ein Vorrangnetz mit grüner Welle gehören zum neuen Gesetz. Bei drei Verbindungen von zwölf geplanten rechnen wir in den kommendem zwei Jahren mit dem Baustart.

München, Darmstadt, Hamburg, Stuttgart und Frankfurt haben ähnliche Initiativen gestartet, mit denen Sie teilweise eng zusammenarbeiten. Wie ist dort der Stand?
In diesen Städten wurden bereits erfolgreich die ersten Entscheide durchgeführt, oder laufen bald an. Am schnellsten war Bamberg: Nach einem Bürgerbegehren bekam die Stadt ihr erstes Radgesetz! Der Volksentscheid Fahrrad hat vielen Städten Mut gemacht, dass engagierte Bürger in der Lage sind, die Verkehrspolitik einer Stadt zu beeinflussen und zu drehen! Wir werden in den kommenden Jahren viele Radentscheide in größeren und kleineren Städten erleben. Changing Cities vernetzt diese Bewegungen und unterstützt sie mit dem Kampagnenwissen aus über zwei Jahren erfolgreicher Arbeit. Auf diese Weise werden wir die Fahrradverkehrswende in den kommenden Jahren vorantreiben, damit alle sicher und entspannt Fahrrad fahren können.
https://changing-cities.org/

Schwalbe Tubeless-Rennradreifen: Fast alle Laufräder kompatibel

Auch am Rennrad ist Tubeless die Reifentechnologie der Zukunft. Der Schwalbe Pro One ist kompatibel mit nahezu allen gängigen Laufrädern auf dem Markt, das ergaben jetzt ausgiebige Tests.

„Gerade am Rennrad ist es wichtig, dass Tubeless-Reifen und Laufrad präzise zusammenspielen. Nur dann können die Fahrer die Systemvorteile – niedriger Rollwiderstand, mehr Komfort, Grip und Pannensicherheit – voll ausnutzen", sagt Felix Schäfermeier,

Felix Schäfermeier, Schwalbe Junior Product Manager und ehemaliger Radprofi, arbeitete federführend am neuen Standard für Reifen- und Felgen-Kombinationen am Rennrad mit.

Schwalbe Junior Product Manager. Zudem ist die Symbiose aus Reifen und Felge maßgeblich für Benutzerfreundlichkeit und Montage. Sind Reifen und Laufrad nicht kompatibel, oder werden Felgen konvertiert, die nicht für die Tubeless-Verwendung geeignet sind, kann es zu Problemen bei der Montage und bei der Sicherheit kommen. „Unser Ziel ist es, die Handhabung so einfach zu gestalten, dass sie zum Standard wird, ähnlich wie bei der Montage eines Reifen-Schlauch-Systems", betont Felix Schäfermeier.

Um sichere Grundlagen für die Kompatibilität zu schaffen, arbeitete der frühere Radprofi in der European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) in Brüssel federführend am neuen Standard für Reifen- und Felgen-Kombinationen am Rennrad mit. Der Standard, seit Anfang 2018 in Kraft, enthält Empfehlungen für das Design von Road Tubeless-Felgen als ideale Schnittstelle für die entsprechenden Reifen.

Schwalbe testet regelmäßig Laufräder auf Kompatibilität

Darüber hinaus testeten die Schwalbe-Techniker in den vergangenen Monaten selbst rund 50 Tubeless-Rennradlaufräder auf Kompatibilität mit dem Tubeless-Reifen Schwalbe Pro One. Die Laufradhersteller im Test repräsentieren fast 90 Prozent des Marktes in Europa und weltweit. Drei Bewertungskriterien wurden im Schwalbe-Labor geprüft:

- **Montage:** Wie einfach lässt sich ein Schwalbe-Rennradreifen auf der Felge montieren?
- **Aufpumpen:** Reicht eine Standpumpe oder werden ein Tire-Booster oder ein Kompressor benötigt?
- **Absprungsicherheit:** „Wenn es um Sicherheit geht, sind wir besonders sensibel. Daher stellen wir außerordentlich hohe Anforderungen an das Sicherheitsniveau bei der Reifen-Laufrad-Kombination und prüfen mit erhöhten Toleranzen, zum Beispiel mit einem Luftdruck, der um das 1,6-fache höher ist als der Maximaldruck." Der ISO-Standard schreibt lediglich das 1,1-fache vor.

Einige Laufräder erreichen das erforderliche Sicherheitsniveau nicht. Trotzdem können diese Laufräder bei Berücksichtigung der maximalen Luftdruckangabe des Laufradherstellers gut für den Tubeless-Einsatz geeignet sein. In diesem Fall dürfen die Reifen nicht bis zum auf dem Reifen angegebenen Maximaldruck aufgepumpt werden. Zudem sind die Luftdruck-Empfehlungen der Laufradhersteller zu beachten.

Bereits seit Jahren beschäftigt sich Schwalbe intensiv mit der Tubeless-Technologie für die verschiedenen Fahrradsegmente. Um Reifen und Laufräder exakt aufeinander abzustimmen, arbeitet Schwalbe mit zahlreichen Laufradherstellern eng zusammen und kann so Einfluss im Laufradbau nehmen.

„Die Prüfergebnisse beziehen sich ausschließlich auf die Montage mit Schwalbe Pro One und sind nicht auf andere Reifenmarken übertragbar. Es handelt sich um interne Prüfverfahren und keine offizielle Freigabe", stellt der Product Manager klar. „Wir können keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, bemühen uns aber, möglichst alle Laufräder zu testen und ergänzen unsere Tests stetig."

Sieger im Tubeless-Reifentest der RoadBIKE (4/2018): Der Schwalbe Pro One Tubeless verwies acht Konkurrenten auf die Plätze.

„Spielt die Tubeless-Stärken voll aus, schneller Gummi mit viel Grip", urteilte die TOUR (6/2018). Ergebnis für Schwalbe Pro One Tubeless: Testsieg!

Alle Infos zur Tubeless-Technik und die Liste der kompatiblen Rennradlaufräder finden Sie hier: www.schwalbe.com/de/tubeless-technology.html

Foto: James Mitchell

Weltmeister Patrick Lange fährt Tubeless aus Überzeugung: „Mit den leicht rollenden Reifen kann ich viel Energie sparen, die mir dann später beim Laufen zur Verfügung steht."

Triathlon Weltmeister Patrick Lange greift auf Tubeless-Reifen an

Er ist der amtierende Ironman Hawaii Weltmeister: Patrick Lange siegte 2017 mit Streckenrekord! In dieser Saison fokussiert er sich ganz auf den Mainova Ironman Frankfurt, zugleich die Euromeisterschaft, und die Ironman Hawaii Weltmeisterschaft. Sein Reifen: Schwalbe Pro One Tubeless 25 Millimeter.

„Die Radstrecke nimmt den größten zeitlichen Anteil im Triathlon ein. Mit leicht rollenden Tubeless-Reifen kann ich viel Energie sparen, die mir dann später beim Laufen zur Verfügung steht und mich auch dort schneller macht", erläutert Patrick Lange. Auch die Widerstandsfähigkeit der Reifen spielt eine entscheidende Rolle für den 32-Jährigen. „Eine Panne kann mir nicht nur die angestrebte Platzierung ruinieren, sondern mich im schlimmsten Fall komplett aus dem Tritt bringen. Bei 180 Kilometern auf dem Rad fällt es einem nicht immer leicht, wieder aufzusteigen. Und wer auf der Langdistanz über vier Stunden auf dem Rad sitzt, weiß, wie wichtig der Fahrkomfort ist. All diese Anforderungen werden für mich durch den Schwalbe Pro One Tubeless abgedeckt!" betont der Darmstädter. Im Vergleich zu Reifen mit Schläuchen bietet dieser Reifen eine höhere Widerstandsfähigkeit und mehr Komfort bei niedrigem Rollwiderstand. Durch die rotierende Dichtmilch werden kleine Risse sofort verschlossen. „Ich erhoffe mir schnellere Radsplits und möchte auch dabei helfen, die Tubeless-Entwicklung voranzutreiben. Ich bin mir sicher, dass diese Technologie ein großes Potenzial birgt und weiß es zu schätzen, diese selbst nutzen zu können."

Leichtlauf, Grip, Sicherheit

Interview

Sandro König, seit 2012 Schwalbe Außendienstmitarbeiter in Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen, fährt auf seinem Rennrad nur noch Tubeless-Reifen.

Wie reagieren die Verbraucher auf die Road Tubeless-Angebote?
Speziell in den letzten Monaten hat das Interesse an Rennrad Tubeless-Reifen zugenommen. Inzwischen sind sehr viele Systemlaufräder Tubeless-kompatibel, auch Aero- und Leichtbaulaufräder. Durch das große Interesse an Gravel-Bikes erfährt Tubeless zusätzliche Aufmerksamkeit. Auf den Frühjahrsmessen in Berlin wurden Gravel- und Rennrad-Tubeless-Modelle besonders stark nachgefragt. Die Vorteile liegen klar auf der Hand: Neben der besseren Performance bei Rollwiderstand und Grip ist für mich vor allem der Sicherheitsaspekt wichtig – sehr hohe Pannensicherheit und vor allem keine Schlauchplatzer in den Abfahrten.

Wie schätzen Sie die Bedeutung von Road Tubeless für den Fahrradfachhandel ein?
Bisher werden Tubeless-Rennradreifen vor allem von Händlern verkauft, die die Reifen selbst fahren und von den Eigenschaften begeistert sind. Ein Vorteil gegenüber Schlauchreifen ist die leichtere Montage und Demontage. Hilfreich war oft eine gemeinsame Tubeless-Montage in der Werkstatt des Händlers. Ich bin überzeugt, dass gerade im Rennrad-Segment die Tubeless-Technik weiter begeistern und sich durchsetzen wird!

Foto: Vito Bei Oon

Events

8. – 10.7.2018 **Eurobike,** Friedrichshafen, Halle A5, Stand 300
12. – 15.7.2018 **GlemmRide Bike Festival,** Saalbach, Österreich
21. – 23.9.2018 **Riderman Etappenrennen,** Bad Dürrheim

Rollstuhlsportler Tan Caglar ist auch als Model und Comedian erfolgreich: 2018 gewann er den Kabarettpreis „Stuttgarter Besen".

Fotos (v.r.): Volker Minkus, Angela Wulf, SWR Tom Oettle

Rollt bei ihm

Tan Caglar nennt sich selbst „das Schweizer Taschenmesser der Minderheiten", weil er gleich „drei Randgruppen in einer Person bietet – Rollstuhlfahrer, Deutsch-Türke und Comedian". Dabei ist er aber auch noch Profi-Basketballer, Schauspieler, Model – und seit 2017 auch Schwalbe-Botschafter.

Wenn Tan Caglar über sich als „Stand up"-Comedian reflektiert, hat er sein Publikum schon gewonnen. „Rollt bei mir … !" heißt sein Comedy-Programm, mit dem er ab Herbst durch Deutschland tourt – eine humorvolle wie drastische Abrechnung, mit denjenigen, die mit Menschen mit Behinderung nicht umgehen können. Was passiert, wenn einer „wie ich mit Proletenkarre, Lederjacke und Drei-Tage-Bart auf einen Behindertenparkplatz fährt", wie er als Kind bei der Reise nach Jerusalem groß rauskam, oder welche übergriffigen Fragen ihm so im Alltag gestellt werden – das erzählt der gebürtige Hildesheimer berührend, selbstironisch und schonungslos.

Schon früh erfuhr Tan Caglar von seiner fortschreitenden Rückenmarkserkrankung, ab Mitte 20 war er auf den Rollstuhl angewiesen. Nach der Diagnose verfiel er in eine Depression, aus der er nach zwei Jahren mit Hilfe seines Sports herausfand. 2011 erhielt er einen Profi-Vertrag als Rollstuhlbasketballer: „Was für eine Ironie! Schon als ich noch laufen konnte, habe ich Basketball gespielt, dabei war der Sport eigentlich völlig falsch gewählt. Ich war nur 1,78 Meter groß, konnte nicht gut springen." Nach wie vor spielt er regelmäßig Basketball im Ligabetrieb. „Der Sport ist die Basis meiner Motivation."

Auch als Schauspieler („Berlin – Tag & Nacht") und Model machte Tan Caglar Schlagzeilen. 2016 war er das erste Rollstuhl-Model in der Geschichte der Berlin Fashion Week. „Modeln ist für mich eine Möglichkeit, viele Leute in einer Welt zu erreichen, die aus Perfektion besteht. Ich, der in der Gesellschaft als ‚unperfekter Mensch' angesehen wird, bin wie geschaffen dafür, gegen das Klischee anzugehen. Die sozialen Netzwerke suggerieren eine Perfektion, die nicht der Realität entspricht. Das führt dazu, dass viele ‚Normalos' ja schon fast als behindert gelten, wenn sie sich außerhalb dieser künstlichen Norm befinden. Wir Menschen mit Handicap sind da natürlich erst recht außen vor. Wir brauchen ein neues Verständnis von Normalität!"

Dafür engagiert er sich leidenschaftlich und authentisch – mit seinem Comedy-Programm, seinen Medienauftritten, seinen Motivationsseminaren – und jetzt auch als Schwalbe-Botschafter. Schwalbe kennt er, seit er auf Rädern unterwegs ist: „Schwalbe war für mich schon immer gleichbedeutend mit Präzision und Zuverlässigkeit. Schließlich stellen die Reifen im weitesten Sinne meine Beine und somit meine Mobilität dar." Jetzt wird er Schwalbe repräsentieren und bei der Weiterentwicklung von Rollstuhlreifen mitarbeiten.

Tan Caglar: „Rollt bei mir … ": Ab 28. Oktober 2018 in Aachen, Paderborn, Dresden, Osnabrück, Bremen, Köln, Lübeck, Worms, Frankfurt und Berlin.

Foto: Brian Nevins / Schwalbe

Ritt auf dem Vulkan

Der Traum, auf aktiven Vulkanen zu fahren, wurde für drei der weltbesten Freerider Wirklichkeit: Die Schwalbe-Athleten Kurt Sorge (Kanada), Nico Vink (Belgien) and Kyle Jameson (USA) reisten dafür nach Nicaragua. „In unberührtem Gelände und abgeschnitten von der Welt mussten sich die Fahrer ganz auf ihr Material verlassen – für die Haltbarkeit der Addix Compounds, hier Magic Mary Addix Ultra Soft, die ultimative Herausforderung! „Aber die Reifen lieferten auf den Strecken voller messerscharfer Bimssteine, rasanter Abfahrten und welliger Grate eine perfekte Performance", sagt Sean Cochran von Schwalbe North America. Über die Vulkan-Story wurde ausgiebig im nordamerikanischen BIKE Magazine berichtet, der Film wird auf Events in ganz Nordamerika gezeigt – und Schwalbe bekam faszinierende Fotos und Geschichten für die eigenen Social Media Kanäle.
www.tetongravity.com/feature/bike/nicaragua-trip-report