



Pilger B+

Man muss kein Hellseher sein um vorherzusagen, dass dieses neue Reifenformat die Saison 2016 prägen wird. Allerdings tobt sich diese Innovationsschlacht überwiegend im MTB-Segment aus und ein wenig in der Self-Support-Szene. Wir wollten schon mal wissen, welche Potentiale für den »Pilger« in B+ stecken.

Was steckt hinter »B+«

Die Entstehung der Plus-Reifen haben wir unter anderem dem Fatbike zu verdanken, dessen superbreite Reifen und Felgen völlig neue Einsatzbereiche ermöglichen und somit neue Horizonte eröffnen. Das Fatbike, insbesondere Lösungen wie der Pilger, sind tatsächlich All-Terrain-Fahrräder, allerdings für den universelleren Freizeit-, Touren- oder gar Alltagseinsatz bisweilen zu extrem. Darüber hinaus benötigen Fatbikes sehr spezielle Kurbeln, Naben, Gepäckträger usw.

Gesucht war daher eine Kombination aus Mountainbike- und Fatbike-Eigenschaften, also ein Rad bzw. Reifenformat, welches die Omniterre-Eigenschaften des Mountainbikes vereint und überwiegend mit Standard-Komponenten montiert werden kann.

Herausgekommen sind Reifen mit einem nominalen Durchmesser um die 78 Millimeter (3 Zoll), die von Herstellern und Medien momentan als »Plus-Format« bezeichnet werden. Während das Fatbike auf der Größe 559 (26-Zoll) basiert, gibt es das Plus-Format momentan nur für die Mountainbike-Größen 584 (650B) oder 622 (29er), – wirklich sinnvoll ist zweifelsohne nur die Größe 584.

Das größere Reifenvolumen ist allerdings nur die halbe Miete. Genauso wichtig sind inzwischen die Felgen, genauer der Felgenhorn-Abstand. Erst die Kombination aus großem – besser passendem – Felgenhorn-Abstand und breiten Reifen ermöglicht es, den Luftdruck auf Fatbike-Niveau (zirka 0,8-1,0 Bar) zu reduzieren und zwar ohne dass der Reifen in Kurven oder im Wiegetritt wegnickt. Ideal bei Drei-Zöllern sind Felgen mit einem Felgenhorn-Abstand von 40 bis 45 Millimeter – beim Mountainbike sind im Moment 19 bis 25 Millimeter der Standard.

Die konstruktive Herausforderung bei diesen Breitfelgen ist sehr Fahrrad-spezifisch. Gewünscht ist eine möglichst hohe Effizienz, also ein geringes Gewicht und eine hohe Belastbar- und Zuverlässigkeit. Die neue DT-Swiss XM551 schafft diesen Spagat mit einem Gewicht von 600 Gramm geradezu vorbildlich. Erreicht wird dieses vergleichsweise geringe Gewicht mit zum Teil sehr geringen Wandstärken, klingt beim Antippen schon wie 'ne Getränkedose ;-)

Soweit die Theorie. – Ich [Stefan Stierer] habe mir mal den (großen) Spaß gemacht, zwei verschiedene B+-Reifen in einem Pilger über drei Wochen zu fahren, im Anschluss meine persönlichen und subjektiven Erfahrungen.

Pilger B+ im Mischbetrieb

„Für Velotraum steht natürlich nicht so sehr der klassische Mountainbike-Einsatz im Vordergrund, als vielmehr die Eignung als Eier-legende-Woll-Milch-Sau, daher montierte ich zuerst einen »SuperMotoX« in meinem zum Testrad umfunktionierten Pilger. Mit einer gemessenen Breite von 63 Millimeter ist der SuperMotoX zwar noch kein richtiger B+-Reifen, allerdings lassen sich die meisten Erkenntnisse auf Reifen mit mehr Volumen übertragen, wie das zweite Testreifenpaar zeigen sollte.

Auf meiner bestens bekannten nach-Hause-Strecke war ich erstmals völlig perplex, wie schnell sich das Rad anfühlte und wie rundherum gut es sich fahren ließ. Das euphorische Booster-Gefühl war allerdings am nächsten Tag schon deutlich weniger ausgeprägt. Wahrscheinlich war der erste überwältigende Eindruck der Tatsache geschuldet, dass ich am Vortag noch mit der original 4,8-Zoll-Bereifung in den Betrieb gefahren war.

Insbesondere bei Anstiegen spürt man die 1.100 Gramm Gewicht des SuperMotoX recht deutlich, dafür fühle ich mich auf geschotterten Wald- und Landwirtschaftswegen sicherer und ich bretttere lässig über Stellen, bei denen ich mit dem 50 Millimeter breiten Kojak schon konzentriert fahren muss.

Mit einem Luftdruck von 1,5 Bar ist der Komfortgewinn im Vergleich zu einem zwei Zoll breiten Kojak zwar spürbar, allerdings noch nicht so, dass man von einem Quantensprung reden könnte.

Spürbar mehr Komfort, Traktion und Sicherheit vermittelt mir der SuperMotoX erst bei einem Luftdruck von 1,0 bar. Bei trockenem Untergrund kann man damit sogar ins Gelände gehen. Allerdings steigt auch der gefühlte Rollwiderstand auf guten Asphaltwegen mehr als ich erwartet habe. Bei diesem geringen Komfortluftdruck will das Rad auf Asphalt mit spürbar mehr Pedaldruck auf Tempo gehalten werden, ein Gefühl, dass ich vom Fatbike gut kenne. Das schöne bei B+ ist jedoch, die Luftdruck-Erhöhung um 0,5 bar gelingt selbst mit einer Kompaktpumpe im Handumdrehen.

Für mein Empfinden ist B+ ein vielversprechendes Reifenformat für alle, die überwiegend jenseits des Asphalts unterwegs sein wollen oder müssen. Bei der gemessenen Reifenbreite von 63 Millimeter passen viele Standard-Komponenten (Schutzbleche, Gepäckträger), so dass der Touren- und Alltagstauglichkeit nichts im Weg steht.

Allerdings ist die Reifen- und Felgenauswahl für den genannten Einsatzbereich im Moment noch überschaubar und es braucht einen dafür passenden Rahmen. Auch die Ersatzteilversorgung auf Reisen wird fürs erste noch ausgesprochen schwierig sein. “

Pilger B+ im Gelände

„Als zweites Testreifenpaar stand mir ein neuer Rocket Ron in der Größe 78-584 zur Verfügung. Die gemessene Breite beträgt bei 1,5 bar zwar nur 72 Millimeter, aber auch damit ist der Reifen eine eindrucksvolle Erscheinung mit einem moderaten Gewicht von zirka 900 Gramm.

Sobald man den Rocket Ron auf einen Gelände-Luftdruck von 0,8 Bar bringt, nimmt der Spaß, Komfort und die Sicherheit auf groben Wegen erheblich zu. Natürlich kann der Reifen nicht das Schluckvermögen eines 4,8-Fatbike-Reifens aufweisen, aber für die meisten Strecken ersetzt er die Federgabel und lässt sich präzise und leicht dirigieren. Erst auf groben Wurzel- oder Steinpfaden hört für mein Können und Empfinden der Spaß dann völlig auf und ich wünsche mir Fatbikereifen oder eine Federgabel.

Dafür rollt mein »neuer« 650B-Pilger spürbar leichter als mit den originären 4,8-Zoll-Walzen. Ich spüre deutlich, da sind erheblich weniger Massen in Schwung zu halten. Eine gewisse Ernüchterung dann auf Asphalt bzw. guten Forstwegen. Mit nicht mehr ganz taufri-schen Beinen »kleben« auch die 650B+ Reifen bei 0,8 Bar am Untergrund und rollen deutlich schwerer als ein Kojak oder Almotion (2,0/2,3 Zoll mit 2,5 Bar).

Je länger ich die 650B+-Reifen fahre, desto mehr wird mir zur Gewissheit, dass auch dieses Reifenformat »nur« ein Mitleiding zwischen Mountainbike und Fatbike bietet, also weder das Fatbike noch 29er ersetzen kann. Und ich bin verdammt froh, dass wir keine Mountainbikes herstellen und unseren Kunden in

Zukunft erklären (verkaufen) müssen, wann und warum 650B+, 29 oder 29+... “

Pilger-Fahrer und Käufer sind da klar im Vorteil

„Sie müssen (wie ich), lediglich im Fahrradkeller etwas Platz für einen zweiten Laufradsatz in B+Größe (zirka 400 €). Damit hat man dann gleich zwei faszinierende Fahrräder, denn B+ passt nicht nur anstandslos in den Pilger rein, dass Ding fährt sich auch noch superbe und macht anders Spaß, als mit Fatbike-Bereifung. “

Warum eigentlich 584?

Feingeister und Edelfedern in der Branche umschreiben die Entstehung von 650B+ mit Mitteln der Dialektik: These (26-Zoll), Antithese (29er) und Symbiose (650B+). – Nicht schlecht, Herr Specht, allerdings sehen wir die Laufradgrößen-Entwicklung etwas anders.

Die Mountainbike-Branche und deren »angeliederten« Sprachrohre haben 26-Zoll bei ihrem Marketingfeldzug für die »29er« in Grund und Boden gestampft und ohne Gesichtsverlust gibt es in diesem von Männern dominierten Umfeld kein zurück mehr.

Aus unsere Sicht wäre jedoch auch für das Plus-Reifenformat 26-Zoll (559) die sinnvollere Größe oder zumindest eine zusätzliche Option. Schließlich basieren die besonderen Qualitäten von B+ nicht auf dem 25 Millimeter größeren Durchmesser, sondern maßgeblich in der Reifen- und Felgenkombination.

Die Vorteile von »559-Plus« liegen dabei auf der Hand: z. B. kompakter und leichter, ein wichtiger Aspekt wenn man an Schutzbleche, Gepäckträger und die Handhabung auf Reisen oder im Alltag denkt. – Aber vielleicht sind ja wir die Geisterfahrer mit unserem Vielseitigkeitsfaible ;-)