Mario, unser Mann mit dem Rennrad, hat für euch mal von Continental den Grand Prix getestet und mit dem Pneu ordentlich Kilometer heruntergeschrubbt.
Wie sich der Reifen geschlagen hat, lest ihr hier.

Continental nennt ihn **DEN Reifenklassiker** und das er bis heute ein Ausweis an Qualität und Leistung ist – wir haben ihn getestet.

Der Trend geht auch im Radsport zu **„Breitreifen“**, denn breitere Reifen rollen leichter und sind von der Kilometerleistung sowie vom Komfort und der Haftung ihren schmäleren Kollegen überlegen. So wird der Grand Prix auch in 24 und 28 mm Breite angeboten.
Wir wollten es wissen und haben den Grand Prix in der Größe 28-622 aufgezogen.
Eines vorweg, die 28-mm-Version gibt es nur als Drahtreifen. Wer lieber Faltreifen bevorzugt der muss auf die Größen 24 oder 22 zurückgreifen. Dabei sind die Faltreifen um ca. 50 g leichter als ihre Kollegen mit Draht.
Kernstück der Reifen aus dem hessischen Korbach ist die 3-lagige Karkasse mit insgesamt 180 TPI. Für den Pannenschutz sorgt der PolyX Breaker, eine engmaschige über Kreuz gewebte Polyesterfaser, Grip bei jeder Witterung garantiert die Black Chili Gummimischung.

Montage

Die Montage des laufrichtungsabhängigen Grand Prix geht für einen Drahtreifen erstaunlich reibungslos von der Hand. Hier klemmt und zwickt nichts. Ohne viel Kraftaufwand oder Zuhilfenahme von Montierhebeln lässt sich der Grand Prix auf die Felge ziehen. Auf der Produktbanderole am Reifen wird in anschaulichen Bildern die richtige Montage des Reifens erklärt.

Der Rundlauf des montierten und aufgepumpten Reifens war exzellent, ein Höhen- oder Seitenschlag nicht festzustellen. Der Reifen saß sauber in der Felge und es bedurfte keinerlei Nacharbeit.
Angaben für den minimalen und maximalen Luftdruck befinden sich auf der Reifenflanke. Eine kleine Deutschlandflagge mit dem Zusatz „Handmade in Germany“ weist auf die Herkunft und die darin enthaltende Handarbeit des Reifens hin.

Praxis

Während des gesamten Testzeitraums wurde der Reifen mit dem vom Hersteller empfohlenen max. Luftdruck von 8 bar bewegt. Der Reifen gefiel auf Anhieb, rollte wunderbar leicht und folgte dabei brav jeder Lenkbewegung, ohne jedoch nervös zu wirken. Das Fahrverhalten, speziell auf kurvigen Strecken, war auch bei Bergabpassagen mit knapp 80 km/h ohne Tadel und vermittelte stets ein sicheres Fahrgefühl.

Auch auf befestigten Feldwegen war der Grand Prix bei Reduzierung des Drucks auf 6 bar noch komfortabel zu bewegen und wäre so durchaus als Bereifung für die „Strada bianche“ der in der Toscana alljährlich stattfindenden „L’Eroica“ denkbar. Nur bei grobem Schotter macht er nicht mehr mit und es machte auch keine große Freude mehr damit zu fahren.

Sein Einsatzgebiet ist die Straße und so konnte sich der Continental Grand Prix außer auf den obligatorischen Trainingsrunden auch bei verschiedenen RTF’s, Jedermannrennen und Marathons beweisen. Hierbei machte er ausnahmslos eine gute Figur und weckte immer wieder das Interesse der Mitfahrer, sodass ich des Öfteren auf meine „Breitreifen“ angesprochen wurde.
Da das Wetter nicht bei jeder Veranstaltung mitspielte, wurden auch etliche Kilometer im Regen bzw. auf nasser Straße absolviert. Auch bei solchen Straßenverhältnissen konnte der Grand Prix punkten und verlor nie die Haftung zum Untergrund. Hier kommt die BlackChili Compound Gummimischung zum Tragen, die nicht nur die Rolleigenschaften, sondern auch die Nasshaftung erheblich verbessert.

12.000 Kilometer Laufleistung

Der Grand Prix wurde auch ca. 1.200 Kilometer auf einer freien Rolle gefahren. Obwohl nicht zum Rollenfahren konzipiert, behielt er auch hier einen kühlen Kopf und erwärmte sich auf maximal 28 – 30°C. Übermäßiger Verschleiß oder gar ein Defekt trat dabei nicht zutage.

Verschleiß

Nach 4.500 Kilometern war am Vorderradreifen noch keinerlei Verschleiß feststellbar. Im Gegenteil, hier war die Nahtstelle der Backform noch deutlich zu sehen. Am Hinterrad war nur eine leichte Abflachung an der Reifenmitte auszumachen. Continental spendiert den Reifen zwei kleine Verschleißindikatoren in Form von runden Vertiefungen. Sind diese nicht mehr zu sehen, so ist die Verschleißgrenze erreicht und der Reifen zu wechseln. So weit ließ ich es aber beim Hinterrad nicht kommen und so wurde der Reifen bei Kilometer 9.000 von einem neuen Pneu abgelöst. Die Verschleißgrenze war zwar bei Weitem noch nicht erreicht, die Neugier aber groß wie sich im direkten Vergleich ein neuer Reifen fahren würde. Es war aber kein großer Unterschied festzustellen, was zu der Erkenntnis führte, dass der Reifen noch viele Kilometer mehr machen kann.
Der Vorderreifen beendete den Test mit 12.000 Kilometern und hätte ohne Probleme weiter benutzt werden können.

Pannenschutz

Insgesamt wurden im Testzeitraum 12.000 Kilometer mit dem Vorderreifen und je 9.000 km bzw. 3.000 km mit den Hinterreifen absolviert. Hierbei kam es zu keinerlei Reifenschäden oder Pannen, sodass der Grand Prix auch hier in allen Belangen überzeugen konnte.

Fazit

Wer also mal einen sportlichen Slick-Reifen probieren aber nicht auf Komfort verzichten möchte und ganz nebenbei noch das eine oder andere km/h aus seinem Rad heraus kitzeln will, der ist mit dem Conti Grand Prix gut beraten. Zumal er in der Dimension 28-622 auch auf eine 19er Felge montiert werden darf.