Ein Reifen sollte immer genügend Grip bieten, dabei möglichst wenig Rollwiderstand und dennoch soll er Pannen vermeiden. Ach ja – und schwarz sollte er bisher auch sein, da der dem Kautschuk beigemischte Ruß den Grip enorm verbessert. Wie sich der weiße Schwalbe Ultremo im Test schlägt, lest ihr hier…

Schwalbe bringt nun mit seinem neuen Ultremo ZX einen weißen Reifen auf den Markt, der nur von zwei schmalen schwarzen Linien unterbrochen ist.

Grip, Pannenschutz und Rollwiderstand sollen erheblich im Gegensatz zu den Vorgängern verbessert worden sein. V-Guard heißt das neue Hightech Gewebe, das neben der Schnittfestigkeit auch noch den Rollwiderstand verbessert.

Die RaceStar Compound-Gummimischung verspricht die perfekte Wettkampfmischung – schnell und griffig. Zum Test stand also der neue **ULTREMO ZX von Schwalbe**, ganz in Weiß, als Faltreifen in der Größe **23 – 622** zur Montage bereit.

Montage

Der Faltreifen ließ sich ohne Probleme montieren und lief auf Anhieb rund. Eine Angabe der Laufrichtung hat der weiße Rennreifen nicht. Der minimale und maximale Luftdruck ist auf der Reifenflanke aufgedruckt. Dieser sollte 6 bar nicht unter- und 10 bar nicht überschreiten. Tipp: Die meisten Rennradreifen haben bei ca. 8 bar den geringsten Rollwiderstand.

Praxis

Lauffläche Vorderrad

Schon bei der ersten Ausfahrt überraschte der Reifen mit deutlichem Komfort. Ohne

harte Schläge an den Fahrer weiterzugeben, schluckte der ULTREMO ZX Querrillen und kleinere Unebenheiten mit Bravour.
Die Rolleigenschaften sind exzellent und die Spurtreue ohne Tadel. Willig reagiert der Reifen auf jeden Lenkbefehl und lässt sich sicher auch durch enge Kehren steuern. Obwohl Schwalbe für besseren Grip und höhere Laufleistung die schwarze Gummimischung empfiehlt, gab es mit dem weißen Gummi keinerlei Probleme mit der Haftung.

Lauffläche Hinterrad

Selbst bei nasser Straße konnte der Reifen nicht aus der Ruhe gebracht werden. Brems- und Beschleunigungskräfte, wie z. B. beim Antritt am Berg, wurden immer sauber auf die Straße übertragen. Kein sehr zu spürender Nachteil zum schwarzen Bruder.
Bei starker Schräglage wechselt die Lauffläche von der weißen auf die schwarze Gummimischung und verbessert so nochmals die Haftung. So sind höhere Kurvengeschwindigkeiten möglich und bei Profis wohl auch die Folge.
Insgesamt wurden mit den Reifen knapp 3.900 Kilometer zurückgelegt. Dem langen Winter geschuldet, wurden davon nur 1.500 Kilometern auf der Straße zurückgelegt. Vor dem Wetter geschützt wurden die restlichen auf der freien Rolle abgespult. Der Verschleiß hielt sich erfreulicherweise unter diesen hohen Belastungen in Grenzen. Während dem vorderen Pneu die Laufleistung überhaupt nicht anzusehen war, zeigte der Antriebsreifen eine leichte Abnutzung. Insgesamt kein erhöhter Verschleiß als bei anderen Reifen der Klasse.

Auffälliger waren aber die kleinen Schnitte und Verletzungen auf der weißen Lauffläche, die jedoch keinen Anlass zur Sorge bieten. Wahrscheinlich sind sie auch der Tatsache geschuldet, dass ich einmal einer Ansammlung von Glasscherben nicht mehr ganz ausweichen konnte. Eine Reifenpanne gab es aber im gesamten Testzeitraum nicht. Vorbildlich.

Fazit

Bunte Reifen kommen immer mehr in Mode und sind oft schon ein Bestandteil des Raddesigns. Der neue ULTREMO ZX macht auch „ganz in Weiß“ eine gute Figur. Dabei führte er mich sicher durch meine „Frühjahrsklassiker“ und absolvierte die 120 Kilometer beim Garmin Velothon Berlin mit Bravour. Durch seine guten Rolleigenschaften und dem verbesserten Pannenschutz ist er auch in „bunt“ eine Empfehlung.

ULTREMO ZX beim Garmin Velothon Berlin

(C) marathon-photos.com