



Als ich Mitte des Jahres für unseren Blog die [Pressemitteilung zu den neuen Super Gravity Reifen von Schwalbe](#) geschrieben habe sind mir sofort die beiden Reifen Hans Dampf und **Magic Mary** ins Auge gestoßen. Denn da ich hauptsächlich mit meinem Enduro-Bike unterwegs bin, habe ich mir gedacht, dass das die richtigen Reifen für mich sind. Und so habe ich mir beide Modelle in eben dieser Super Gravity Ausführung besorgt.

Über den Hans Dampf werde ich zu einem späteren Zeitpunkt einen Bericht über einen Langzeittest schreiben; jetzt ist erst einmal die Magic Mary dran.



Kurz nachdem die Reifen bei mir ankamen wurde ich von einem Bekannten gefragt, ob ich ihm die Teile nicht für die TREK Bike Attack leihen könnte. „Gut, warum nicht“ habe ich mir gedacht, „so werden sie jedenfalls im Renneinsatz getestet“. Da er danach auch noch für gut eine Woche in den Bikepark nach Hafjell in Norwegen fahren wollte, habe ich sie ihm auch noch für diesen Trip überlassen. Seine Erfahrungen mit dem Magic Mary-Reifen kommen im Übrigen weiter unten. Jedenfalls habe ich die Pneu dann ein paar Wochen später wiederbekommen und war ein wenig über den Zustand überrascht. Hatte ich die Teile noch originalverpackt abgegeben, so bekam ich sie mit eingerissenen Seitenstollen wieder.

Das zeigt zum einen, dass die Reifen ordentlich rangekommen wurden, zum anderen aber auch, dass sie einem recht hohen Verschleiß unterliegen. Dieses mag vielleicht auch mit daran gelegen haben, dass ich die TrailStar-Mischung habe. Es gibt das Modelle für alle drei Reifengrößen, also 26“, 27,5“ und 29“.

Was bei allen Reifen, unabhängig von der Größe, aber gleich ist, ist die Breite von 2,35. Ich hatte die kleine 26“-Variante im Test. Das Gewicht ist für diesen Reifen, der auf gut 80% aller Strecken eingesetzt werden kann, mit 1.045 g angegeben. Beim Nachwiegen aber erfreulicher Weise Werte mit 10 - 20 g weniger gemessen, nämlich 1.027 g und 1.037 g.



Was mir aufgefallen ist, nachdem ich die Reifen wieder zurückbekommen habe, war, dass die Pneu einen wirklich extrem guten Grip haben. Gerade wenn der Boden recht feucht ist, was bei der jetzigen Herbstzeit durchaus nichts Ungewöhnliches ist, ist das Teil eine echte Bank.

Man kann sich wirklich sehr gut auf die Reifen verlassen, gerade wenn es bergab geht. Aber genau diese wirklich sehr guten Downhill-Eigenschaften sind es auch, die ihn nicht grade als Tourenreifen an die Front schicken.

So hatte ich eigentlich fast immer das Gefühl, als wenn mich auch schon bei der kleinsten Steigung jemand



von hinten festhalten würde.



Es ist ein deutlicher Unterschied zu anderen Reifen wie z.B. dem Hans Dampf festzustellen. Aber als Tourenreifen ist die Magische Marie ja auch nicht angedacht. Als legitime Nachfolgerin der Muddy Mary ist der Focus sehr deutlich auf Grip und Bodenhaftung gelegt. Das soll jetzt aber nicht bedeuten, dass man immer zwingend ein Shuttle braucht, um den Berg hochzukommen. Man muss sich eben nur dessen bewusst sein, dass der Reifen seine Stärken auf der Abfahrt ausspielt; dann aber auch mit allen Trümpfen.

[ads2] Wie oben bereits erwähnt wurde der Reifen auch bei der **TREK Bike Attack** und im **Bikepark von Hafjell in Norwegen** getestet. Hier der Erfahrungsbericht von Andreas:

Was passiert, wenn man Muddy Mary und Fat Albert eine Nacht (!) allein lässt? Richtig. Ein neuer Reifen: **Magic Mary**. Und Magic ist dieser Reifen wahrhaftig. Freundlicherweise von der Bike Brigade zur Verfügung gestellt worden, konnte ich ein brandneues Paar Magic Mary in der Trailstar Mischung im August zur Bike Attack zur Lenzerheide mitnehmen und später noch nach Hafjell in Norwegen.

Ich war sehr gespannt darauf, was dieser Reifen leisten kann. Hatte ich doch bereits gute Erfahrungen mit dem Hans Dampf Reifensatz gesammelt. Gerade für die Enduro-Rennformate ist ein vielseitiger Reifen wichtig. Einer der sowohl im Uphill nicht zu schwer in die Beine geht, gleichzeitig aber auch genug Performance im Downhill hat. Leider ist es mit der Pannensicherheit beim Hans Dampf nicht allzu weit her. Gerade wenn es ruppig wird, ist dann doch mal schnell ein Snakebite eingefahren.



 Deshalb wollte für die Bike Attack einen Reifen, der mich - vor allem in Downhill (immerhin gilt es bei der Bike Attack viele Höhenmeter nach unten zu bewältigen) - nicht im Stich lässt. Und das hat der Magic Mary auch keineswegs.

Dieser Reifen strahlt bei der Montage schon eine große Sicherheit aus. Die seitlichen Stollen sind sehr groß gehalten, was sich vor allem bei nassen Kurven sehr förderlich für den Grip herausstellt. Denn der erste



Trainingstag bescherte uns gleich mal feuchte Witterungsbedingungen, die dem Reifen aber in keinsten Weise beeindruckten. Die kommenden Tage waren dann wieder deutlich trockener. Besonders der erste Teil nach dem Start ist eine gute Bewährungsprobe für den Reifen, geht es doch durch ruppiges, alpines Gelände mit Apfelsinen großen Geröllsteinen.

Mir lagen die Reifen in der Super Gravity Variante vor und dies war die absolut richtige Wahl, mit knapp an die 1000g pro Reifen, zwar recht schwer, aber immer noch leicht genug, als das auch der Uphill möglich ist.



Zurück zum Geröll: Hier erwies sich der Reifen wieder mal als perfekt. Musste man mal zum Überholen die Ideallinie verlassen, so schepperte man instant durch grobes Geröll (s.o) und trotzdem vermittelte der Reifen jederzeit eine sehr gute Kontrolle über das Bike.

Jederzeit erhält der Fahrer ein gutes Gefühl für den Untergrund. Und: Ich war während der gesamten Bike Attack pannenfrei!

Die weiche Trailstar Mischung hat aber auch ihre Kehrseite. Ein paar Wochen nach der Bike Attack - und die Reifen waren noch neuwertig nach dem Schweiz-Einsatz - ging es dann nach Norwegen. Eine Woche im schönsten Bike Park Europas mit Tri Berg Bike Reisen.



Die erneute Wahl des Magic Marys erschien mir sinnig, hatten mich die Reifen doch in der Schweiz nicht im Stich gelassen.

Vorweg, auch in Norwegen hatte ich keine Panne und die Reifen haben gut funktioniert. Jedoch sind sie jetzt nur noch bei ca. 40% Profil. Besonders der hintere Reifen hat ziemlich schnell innerhalb von 7 Tagen Bikepark geschredde abgebaut.

Die durchweg ruppigen Strecken haben dem Reifen sichtlich zugesetzt. Waren die großen weichen Stollen zwar immer ein Garant für viel Grip sind sie bei trockenen Witterungsverhältnissen doch sehr dem Verschleiß ausgesetzt. Teilweise haben sich die Stollen nun schon fast vom Reifen gelöst, zumindest sind deutlich tiefe Risse überall zu sehen. Auch sind größere Teile der Stollen bereits abgebrochen.

Doch trotz des rapiden Abbaus der Reifen - für den Bikepark wäre für hinten eine härtere Gummimischung in Pacestar angebracht - haben die Reifen stets Grip gehabt und waren sehr zuverlässig.

Rundherum ein sehr gelungener Nachfolger für die legendäre Muddy Mary.

Die Reifen empfehlen sich für Enduro Piloten, die den härteren Einsatz suchen. Zeigen ihre Grenzen in der Haltbarkeit aber besonders bei trockenen und ruppigen Verhältnissen wegen der weichen Gummimischung früh auf. Kurzum ein sehr ausgewogener Downhill Reifen mit größeren Tendenzen zu nassen Witterungsbedingungen.



## Fazit:

Sowohl Andreas als auch ich sind von dem Reifen grundsätzlich sehr überzeugt. Wenn es mal heftiger den Berg runter gehen soll, dass ist der/die Magic Mary von Schwalbe sicherlich ganz weit vorne mit dabei. Diese eigenen Erfahrungen werden auch mit der Beschreibung des Reifens auf der Seite von Schwalbe untermauert. Dort heißt es: *„Bereits im Prototyp-Stadium hat sie Worldcup- und Weltmeisterschaftserfolge gesammelt. Mit der neuen Super Gravity Technik kommt sie viel leichter daher, und ist trotzdem extrem seitenstabil und durchschlagsicher. Gleichzeitig bietet die flexible Lauffläche viel bessere Fahreigenschaften. Das neue Profil ist noch vielseitiger und fühlt sich auf allen Downhill-Strecken zu Hause.“*



Bei diesen ganzen positiven Eigenschaften darf man allerdings auch nicht außer Acht lassen, dass sich nach zwei härteren Einsätzen die Seitstollen mehr oder weniger verabschiedet haben. Sie funktionieren soweit noch, allerdings sind sie durchweg eingerissen. Dieses sollte man bei der Wahl des Reifens berücksichtigen bzw. die bei eher feuchten/nassen Bedingungen fahren.

Der Reifen ist zu einem Preis von 59,90 € (UVP) als VertStar- oder TrailStar-Version und in den Größen 27,5“ und 29“ in der Super Gravity-Ausführung bereits erhältlich, die 26“-Variante wird wohl erst im Frühjahr 2014 kommen.

## Mein Tipp:

Vom Grip her ausolut empfehlenswert, wenn man den Verschleiß im Auge behält.





**Fotos:**

- Bernhard Hinsken
- Sportograf
- Andreas Steinicke / [Tri-berg Agentur](#)
- Sascha Bamberg / Bam-Hill

[ads2]

