



Die Testfahrten fanden in einer präparierten Skihalle statt.

Das ganze Jahr Weihnachten

Scooter sind, wie die meisten Autos, hauptsächlich für die alltägliche Fahrt zur Arbeit gedacht – ganzjährig. Ergo musste eine geeignete Winterbereifung her. Wie der IRC Urban Snow Evo eben.

Text: Jean Mesnil / Bilder: Hansueli Schärer

Die Schweiz ist von ihrer Lage und Topografie her ein ausgesprochenes «Winterland», will heissen, dass die Witterung uns ein par Monate Kälte, Schnee und Nässe beschert. Zwar dank Klimaerwärmung und Schneeräumungstechniken nicht mehr so dramatisch wie einst, was nun auch vermehrt Scooterfahrer dazu animiert, ihren Parkraumschonflitzer das ganze Jahr einzusetzen.

Über eine Viertelmillion Roller schweizweit

Auf Ende 2014 waren in der Schweiz 274 724 Scooter eingelöst, bis diesen Herbst kamen noch 19 025

Stück dazu. Weltweit eine Spitzenposition in Sachen Rollerdichte. Grund genug, um beim Yamaha-Importeur – mit zahlreichen Scootern aller Klassen samt Tricity-Dreirad im Angebot – den zündenden Funken auszulösen. Um die Jahrtausendwende reiste Peter Hostettler, damals Chef des Firmenzweigs Pneu Service AG und heute CEO des Motorradsektors des Surseer Grossunternehmens, mit Skizzen für einen Roller-Winterreifen nach Fernost zum japanischen Pneuhersteller IRC. Zuvor hatten europäische Marken abgewunken. 2003 kam der erste IRC Urban Snow heraus. Anfangs für den

Yamaha Neo's Scooter, bald in vier Grössen und 2014 waren es bereits 28 Dimensionen. Die Schweizer Post montierte diesen Reifen auf ihrer Piaggio-Flotte, BMW homologierte ihn für den Dachroller C1 und die amerikanische Firma Segway montierte ihn als Erstausrüstung.

Zwölf Jahre danach

Nach einem Dutzend erfolgreicher Jahre war der Zeitpunkt für eine Modernisierung dieses Wintergummis gekommen, der aus dem Mülheimer Lager aus Deutschland in die EU-Länder Finnland, Frankreich, Italien, Österreich und Schweden exportiert wird. In der Schweiz erfolgt der Vertrieb direkt über Hostettler. Das Trio Satoshi Atazuka (Projektleiter), Kevin Usami und Masaki Ikeda schuf den Urban Snow Evo. Neu sind das Profildesign, die Lamellenteknik, die Gummimischung und der Aufbau der Karkasse (zwecks höherer Tragfähigkeit und besserem Hochgeschwindigkeitsverhalten). Die Dimensionen reichen von 10 bis 16 Zoll. Der intern Sn26 genannte Neuling bietet eine optimierte Traktion in Schnee und Matsch, bleibt dazu völlig neutral auf trockenem Belag. Also ein Ganzjahresreifen?

Retortentest und Gewissheit

Im Frühling 2003 konnte die Fachpresse im Grimselgebiet die Vorteile des ersten Urban Snow genießen, 2015 fanden die Journalistentests im Sommer in der Skihalle von Neuss bei Düsseldorf statt. Klar, dass kein zweirädriges Fahrzeug – ausser es sei mit Raupen ausgestattet – im tiefen Pulverschnee vorankommt. Doch bei dünnerer Schneeschicht und auf angefrorenem Schnee, wo auch gute Schuhsohlen noch Grip erzeugen, zeigen das spezifische Profil und die Beschaffenheit des Urban Snow Evo ihre Wirkung. Viel wichtiger ist jedoch – ähnlich wie bei Autoreifen – dass Winterreifen bei Kälte den Sommerreifen haushoch überlegen sind, wenn es bei tiefen Temperaturen um Nasslauf- und Bremsseigenschaften geht. Also ein ganz ernst zu nehmender Sicherheitsfaktor.

Das beantwortet also die Frage, ob der Urban Snow Evo ein Ganzjahresreifen sei. Für Scooter mit kleinem Hubraum vielleicht schon, doch auf hubraumstarken, schnellen Rollern eher nicht, da Sommerreifen bei höheren Aussentemperaturen über viel bessere Bremsseigenschaften verfügen als Wintergummis. Ergo am liebsten wie beim Auto einen entsprechend ausgerüsteten zweiten Radsatz in der Garage bereithalten.



Trotz Winterbereifung noch kein Pistenbulli. Aber sicherer!

