



Der Reifenhersteller [Pirelli](#) hat uns bereits letztes Jahr verschiedene Reifenmodelle zum Test zur Verfügung gestellt. Inzwischen haben die [Pirelli P ZERO™ VELO 4S](#) ausreichend Kilometer, um einen fundierten Testbericht zu erstellen. Über einige Aspekte des [Pirelli Cycl-e DTs](#) werden wir auch berichten.



© Klaus Görden

Pirelli P ZERO™ VELO 4S und Cycl-e DT ready for test

## Factsheet

	<b>Pirelli P ZERO™ VELO 4S</b>	<b>Pirelli Cycl-e DT Sport</b>
Größe	25-622	37-622
Gewicht	220 Gramm	760 Gramm
Rotationsrichtung	Ja	Ja
Farbe	Schwarz	Schwarz
Druck	min 6, max 7,7 Bar	min 4, max 6 Bar
Typ	Drahtreifen	Drahtreifen Reflex
Preis	Internet: ab 35,95 € zzgl. Versand	Internet: ab 26,99 € zzgl. Versand



## Auspacken, Montage

Die Pirelli P ZERO™ VELO 4S für's Rennrad kommen in einer schicken Ladenverpackung bei uns an. Die eher sperrigen Pirelli Cycl-e DTs für Urban- und E-Bikes liegen unverpackt in dem vergleichsweise riesigen Paket. Dabei liegt auch noch ein Satz Pirelli P ZERO™ RACE TLR, über die wir gesondert berichten.

### Montage Pirelli P ZERO™ VELO 4S

Sagen wir so, die Reifen haben sich bei der Montage ein wenig gewehrt, waren dann aber doch recht schnell montiert. Das 4S im Namen steht übrigens für Four Seasons. Die Reifen haben Profil und sind zum Fahren bei Wind und Wetter geeignet.

### Montage Pirelli Cycl-e DTs

Die Pirelli Cycl-e DTs haben sich bei der Montage ernsthaft gewehrt. Die Reifen sind auch für Pedelec geeignet und extrem sperrig. Aber ganz am Ende waren sie auch fertig montiert. Allerdings würde ich beim nächsten Mal Handschuhe anziehen. Der Gummi ist sehr rau.

## Fahrttest Pirelli P ZERO™ VELO 4S

Die Reifen haben inzwischen rund 500 km Fahrleistung. Sie haben sich bei allen Witterungsbedingungen wie Kälte, Nässe, Matsch willig fahren lassen. Pannen gab es keine. Die Rolleigenschaften sind sehr gut. Allerdings sind sie in der Größe 25-622 deutlich größer als andere Reifen der gleichen Abmessung. Das führte dazu, dass zwischen Hinterrad und Rahmen extrem wenig Freiraum war. Da die Fahrstrecken in diesem Winter extrem mastig waren, hat sich zwischen Reifen und Rahmen immer wieder Dreck festgesetzt, den ich von Zeit zu Zeit entfernen musste, damit das Hinterrad frei laufen konnte. Offensichtlich habe ich das nicht immer rechtzeitig getan. Das sieht man der hinteren Lauffläche auch an.

Nach 500 km haben sowohl Vorder- als auch Hinterrad deutliche Gebrauchsspuren, halten aber sicher noch reichlich Kilometer aus.

## Fahrttest Pirelli Cycl-e DTs

Pandemiebedingt sind viele Fahrten, zu denen ich mein Trekking/ Cityrad aus dem Keller hole, ausgefallen. Es gab wenig Bedarf zum Einkaufen oder zu Meetings in die nächste Stadt zu fahren. So haben die Pirelli Cycl-e DTs bis jetzt erst einige wenige Kilometer in Feld und Wald gesammelt.

Das Rollverhalten ist auf glatter Fahrbahn einfach super. Allerdings sind wir auch auf Waldwegen unterwegs. Der Minimaldruck ist mit 4 Bar angegeben. Das macht das Fahren auf Feld- und Waldwegen, besonders wenn das Fahrrad keine Federung hat, etwas hart und unruhig. Ich bin sicher, sobald die Pandemie endlich mal beendet ist, werden mich die Reifen noch auf vielen Kilometern von und nach Darmstadt sicher begleiten.



Während der wenig benutzte Pirelli Cycl-e DTs aussieht wie nue, zeigt der Pirelli P ZERO™ VELO 4S sehr deutlich Gebrauchsspuren

## Fazit

Die Pirelli P ZERO™ VELO 4S ließen sich toll fahren und werden auch noch weiter bei widrigen Witterungsverhältnisse Dienst tun. Sie fallen eher größer aus, das sollte man bei der Auswahl der Reifengröße berücksichtigen.

Für die mitgelieferten Pirelli P ZERO™ RACE TLR steht der Test noch bevor. Auch da verspreche ich mir viel Spaß.

