



Qual der Wahl: Der „richtige“ Reifen ist manchmal schwer zu finden

der Reifen seine Strukturfestigkeit und es kommt zu dem kompletten Reifenausfall. Ein weiterer Grund für diese Art von Reifenausfall kann eine so genannte Anprallverletzung sein, wodurch einzelne Karkassfäden beschädigt werden können und als Spätfolge der Reifen schließlich komplett ausfällt.“

Wer die Beschädigung am Pneu frühzeitig merkt, ist also zumindest vor Platzen gefeit. Doch was tun, wenn sich die Luft langsam aus dem Reifen stiehlt oder sich morgens keck ein Nagel ins Profil bohrt? „Moderne Sporttouring-Reifen werden heute vor allem als Schlauchlosreifen angeboten und sollten bei einem Defekt außer als Notbehelf nicht repariert werden, sondern ersetzt“, rät Ronald Kabella.

Auch sein Conti-Kollege winkt ab: „Technisch möglich, trotzdem raten wir davon ab“, so Thomas Zöller. „Durch Fahren mit Minderluftdruck können nicht sichtbare Schäden an der Karkasse oder am Gürtel entstehen.“ Wenn ein Reifenhändler allerdings sein Okay zur Reparatur gibt, darf man ihm vertrauen: „Die Verantwortung für die Reparatur liegt beim Ausführenden, der über eine entsprechende Qualifikation verfügen sollte“, so Holger Vogt. „Grundsätzlich ist die Re-

paratur eines Motorradreifens erlaubt.“

Einen Luftschlauch in einen Schlauchlos-Reifen einzuziehen, ist laut Paragraph 36 Abs. 6 der StVZO allerdings verboten. Für diese Reifen empfiehlt Metzeler auf seiner Homepage ([www.metzelmoto.de](http://www.metzelmoto.de)) „kleine Leckstellen im Laufflächenbereich mit Hilfe eines Pilzkopfstopfens zu reparieren.“ Großflächige Beschädigungen dagegen sind irreparabel.

Anders als im Pkw-Bereich, wo Reifen mit Notlaufeigenschaften teilweise bereits ab Werk zur Erstausrüstung gehören, ist ein eingebautes Erste-Hilfe-Pflaster in Motorradgummis nicht machbar: „Aus technischer Sicht scheiden zur Zeit die einem Pkw-Reifen vergleichbaren Notlaufeigenschaften bei einem Motorrad-Reifen nicht realisierbar“, erklärt Kabella.

Der Dunlop-Fachmann weiter: „Durch einen starken Abfall des Reifendrucks werden die Fahreigenschaften des Einspurfahrzeugs Motorrad hinsichtlich Stabilität und Präzision in weit höherem Maße negativ beeinflusst als die des Zweispurfahrzeugs Automobil, das bei einem Reifendefekt immer noch auf drei funktionierenden Reifen rollt. Darüber hinaus ist die Verwendung eines Luftdruckwarnsystem bei die-



Technisch kaum machbar: Motorradreifen mit Notlaufeigenschaften

ser Art von Notlaufreifen zwingend vorgeschrieben.“

Bei Michelin sieht man das ähnlich: „Grundsätzlich sind auch für Motorräder Reifen mit Notlaufeigenschaften denkbar, aufgrund der fahrzeugspezifischen Besonderheiten können die technischen Lösungen der Pkw-Reifen jedoch nicht auf Motorradreifen übertragen werden.“

Den korrekten Luftdruck schreibt der Fahrzeughersteller nicht ohne Grund vor: „Die meisten Reifen-

schäden entstehen durch falschen Luftdruck“, weist Hersteller Pirelli auf seiner Homepage hin ([www.pirellimoto.de](http://www.pirellimoto.de)). „Außerdem beeinflusst der Luftdruck das Fahrverhalten des Motorrads wesentlich. Der Luftdruck ist vom Fahrzeughersteller vorgeschrieben und vor der Fahrt am kalten Reifen einzustellen.“

Den Reifendruck für mehr Stabilität und weniger Verschleiß über die Werksangabe zu erhöhen



Rundstreckenprofi: Selbst Sportreifen sollten vernünftigen Nässegrip bieten