

## TECHNIK Fragen an die Reifenhersteller

macht laut Expertenansicht wenig Sinn. „Für den Luftdruck im öffentlichen Straßenverkehr gelten die Angaben des Fahrzeugherstellers“, so Zöller. Letztlich sichert der Luftdruck nämlich den richtigen Sitz des Reifens auf der Felge. Ein zu hoher Luftdruck verringert die Auflagefläche und kann neben Komforteinbußen, einer Überbeanspruchung der Stoßdämpfer vor allem zu einer Beeinträchtigung der Fahrstabilität in Kurven sowie allgemein zu schlechter Bodenhaftung führen.

Wer mit seinem Motorrad übrigens einen Leistungsprüfstand besucht hat, sollte sich danach von seinen Reifen trennen: Unisono warnen die Hersteller davor, mit den extrem belasteten Pneu wieder am Straßenverkehr teilzunehmen: „Auch wenn keine äußeren Anzei-

chen einer Beschädigung vorliegen, dürfen Reifen nach einem Prüfstandslauf aus Sicherheitsgründen nicht mehr weiter gefahren werden“, warnt etwa Conti.

Doch auch wer achtsam mit seinem Reifen umgeht und nur wenige Kilometer im Jahr abspult, muss häufig vor Ablauf der 1,6-Millimeter-Restprofilgrenze für Ersatz sorgen: „Reifen unterliegen natürlichen Alterungsprozessen und verlieren mit der Zeit ein wenig an Elastizität und Haftung“, so Ronald Kabella.

Thomas Zöller verweist auf die Empfehlung der wdk, dem Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukwirtschaft ([www.wdk.de](http://www.wdk.de)): Demnach sollten Reifen nach spätestens zehn Jahren ausgemustert werden. „Bei laterngeparkten Motorrädern können sich unter Um-

ständen die Gummieigenschaften verschlechtern“, so Zöller.

Denn eine Altersgrenze schreibt der Gesetzgeber für Reifen nicht vor: „Ein Reifen besitzt in diesem Sinne kein Verfallsdatum, an dem er zwangsläufig demontiert werden muss“, erklärt Holger Vogt. „In jedem Fall sollte man den Reifen aber regelmäßig einer Sichtkontrolle auf äußere Beschädigungen unterziehen und den Fülldruck kontrollieren.“ Die verglichen mit Pkw deutlich geringere Laufleistung von Motorradreifen sorgt allerdings meist automatisch dafür, dass regelmäßig ein neuer Pneu aufgezogen wird.

Doch wie lange sollte ein Sporttourer-Reifen eigentlich halten? „Die Laufleistung eines Reifens hängt von unwahrscheinlich vielen Faktoren ab“, sagt Kabella. „So spielen neben der Maschine selbst Leistung und Drehmoment eine große Rolle, der Fahrstil, Luftdrücke, Außentemperaturen, Auslastung des Fahrzeugs, Asphaltbeschaffenheit sowie der Einsatz des Fahrzeugs auf Autobahn oder Landstraße beeinflussen die Laufleistung entscheidend. Diese Vielzahl an Parametern lässt eine grundsätzliche Aussage über eine Kilometerleistung nicht zu. In der Regel wird ein Sporttourer-Reifen eine höhere Laufleistung als ein Supersport-Reifen auf dem gleichen Fahrzeug bei gleichem Einsatz haben. Die eierlegende Wollmilchsau mit überragendem Grip und überdurch-

### Kontrolle ist besser: Die meisten Schäden an Motorradreifen entstehen durch falschen Luftdruck

schnittlicher Laufleistung wird es nicht geben, da sich beide Anforderungen in einem Zielkonflikt befinden.“

Auch Holger Vogt will sich auf keine Kilometerangabe festlegen lassen: „Die Laufleistung kann durch die Vielzahl der Faktoren durchaus um mehrere tausend Kilometer variieren.“ Allein Karl-Heinz Diepold, Leiter des Kundenservices bei Metzeler und Pirelli, wird konkreter: „Ein Sport-Touring-

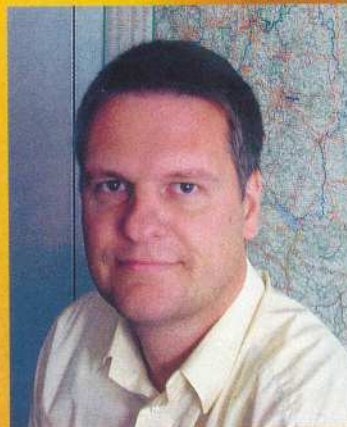
Reifen hat eine Laufleistung, die etwa 20 Prozent über der eines reinen Supersport-Reifens liegt.“

Wer sich beim Reifenhändler einen Pneu aufziehen lässt, der sich beispielsweise deutlich schwächer fährt als die Originalbereifung, steht vor einem Problem: während Supersportfahrer eine falsche Reifenwahl mit beherztem Griff am Gashebel innerhalb kurzer Zeit lösen können, begleitet Tourenfahrer die Fehlentscheidung durchaus 15 000 Kilometer lang.

Wie also findet sich gleich von Anfang an „der“ optimale Reifen fürs Motorrad? Während Conti-Entwickler Zöller das Stöbern in Internetforen und die einschlägige Fachpresse empfiehlt, rät Michelin-Mann Vogt zum Ausprobieren und Kundenberatung beim Reifenhersteller. Kabella verweist zudem auf Großveranstaltungen der Reifen-



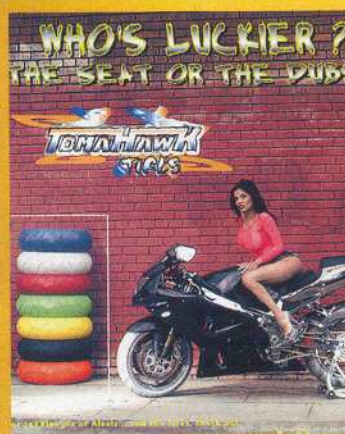
Mag Schwarz: Ronald Kabella, bald Ex-Vertriebsleiter bei Dunlop



Kühler Kopf: Thomas Zöller, Entwicklungsingenieur bei Conti

## Sicherheitshinweise

1. Reifenluftdruck am kalten Pneu regelmäßig prüfen. Zu hoher Reifendruck führt zu Haftverlust, Komforteinbußen und schlechterem Kurvenfahrverhalten, zu niedriger Reifendruck schädigt Karkasse und Gürtel.
2. Reifendruck wie vorgeschrieben immer an höhere Beladung anpassen
3. Reifen spätestens nach zehn Jahren auswechseln.
4. Nach Rollenprüfstand-Besuch mit den Reifen nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.
5. Reifen nur vom Fachmann reparieren lassen, Schlauchreifen dürfen nicht durch Einziehen eines Schlauchs abgedichtet werden.
6. Bordsteine langsam und möglichst im rechten Winkel hochfahren, um Beschädigungen der Karkasse oder des Gürtels zu vermeiden.
7. Das Ventil an Stelle der üblichen Plastikkappen am besten immer durch eine luftdichte Metallkappe schützen.
8. Bei einem schief sitzenden Ventil hat sich der Schlauchreifen im Felgenbett verschoben, was zu einem Riss am Ventiltfuß und damit schlagartigem Luftverlust führen kann.
9. Veränderte Rollgeräusche oder ein Rütteln in der Lenkung können auf einen Reifenschaden hinweisen.



Bunte Gummis: Bald auch farblich passend in Ducati-Rot?