



Schwarzmaler: Silica könnte Ruß heute bereits komplett ersetzen

hersteller, etwa den hauseigenen „Moto Days“, wo sich diverse Reifen auf der eigenen Maschine Probe fahren lassen.

Nur um hinterher an der Ampel die Pole Position zu ergattern, macht ein Supersport-Pneu dabei im Alltag nicht immer Sinn. Bessere Haftung wird meist mit einem hohen Verschleiß erkauft. „Ob diese Reifen ihre Stärken auch auf öffentlichen Straßen ausspielen können, hängt vom Fahrzeug, vom Fahrstil und von der Verwendung ab“, so Kabella.

„Grundsätzlich ist bei der Reifenwahl zu bedenken, dass Hypersport- und Racing-Reifen ihre optimale Performance erst bei höheren Reifentemperaturen erzielen, die gewöhnlich nur auf der Rennstrecke erreicht werden. Ein moderner Sporttouring-Reifen hingegen ist auf guten Grip auch bei niedrigeren Temperaturen sowie mäßigem bis zügigem Landstraßentempo ausgelegt – und natürlich auf eine höhere Laufleistung.“

Auch Holger Vogt weist die Supersportler in ihre Schranken: „Außerhalb von Rennstrecken verfügen Supersport-Reifen zwar grundsätzlich über vergleichbare Eigenschaften, jedoch fehlt es ihnen in der Regel in punkto Alltagstauglichkeit und insbesondere an Nassgrip. Als Faustregel kann gelten: Wird das Motorrad nicht mehr als zweimal im Jahr auf der Rennstrecke eingesetzt, ist ein Sportreifen die

bessere Wahl. Erst wenn der Fahrer auf der Rennstrecke an die Grenzen dieses Reifens stößt, rechnet sich der Einsatz eines Supersportreifens mit MotoGP-Technologie.“

Grundsätzlich ab und an der Rennstrecke einen Besuch abzustatten, ist dabei durchaus förderlich, meint Ronald Kabella: „Wer häufig auf der Rennstrecke fährt, hat die Möglichkeit, sein Gespür für das Fahrverhalten und die Grenzbereiche von Fahrzeug und Reifen zu verbessern. Leichte, unbedenkliche Rutscher erschrecken ihn dann nicht so sehr, und er neigt weniger



Kaltstart: Sportreifen erreichen bei normalem Landstraßeneinsatz kaum die benötigten Temperaturen



Orange County: Nicht nur im Streetfighterlager findet man seit Jahren die noch verbotenen Pneus



Reifenprofile

Das Entwicklungstempo der Reifenindustrie ist atemberaubend. Jedes Jahr werden neue Pneus präsentiert, mit noch mehr Haftung, noch mehr Regenreserven und noch besserer Lenkpräzision. Was die meisten Motorradfahrer dennoch wurmt, ist die im Vergleich zu Autoreifen so geringe Laufleistung der Motorradpellen. Über 10 000 Kilometer schafft kaum einer, und zügig bewegte Supersportreifen sind häufig schon nach 3000 Kilometern fertig. Gesetzlich vorgeschrieben ist ein Mindestprofil von 1,6 Millimeter. Wann der Reifen ausgetauscht werden muss, ist einfach zu prüfen: Mit einer Zwei-Cent-Münze durch die Profilrillen rollen. Wenn die kleine Weltkugel am tiefsten Punkt noch vollständig zu sehen ist, ist der Reifen fällig. Normalerweise wird diese Verschleißmarke im Bereich der Reifenmitte zuerst erreicht. Auf die TWI-Verschleißanzeiger (Tread Wear Indicator) ist bei Motorradreifen leider kein Verlass. Diese Erhebungen im Profilgrund sind nämlich – im Gegensatz zum Pkw-Bereich – nicht genormt und können erheblich niedriger als die gesetzlich geforderten 1,6 Millimeter sein. Aber auch Reifen mit reichlich Profil können ein Sicherheitsmanko sein. Wenn sie nämlich zu alt sind. Je nach Fabrikat beginnen sich nach vier bis sieben Jahren chemische Zusätze zu verflüchtigen, die den Gummi weich und elastisch halten. Der Reifen härtet dann aus und wird besonders bei Kälte und Regen zum echten Risiko. Das Herstellungsdatum ist auf der Reifenflanke vermerkt: eine vierstellige Ziffer hinter der DOT-Kennzeichnung gibt Aufschluss. „2103“ etwa steht für die 21. Kalenderwoche 2003. Reifen mit dreistelliger Kennzeichnung, etwa „218“ wurden vor 2000 produziert und sollten nicht mehr im Handel auftauchen. 218 steht dann für die 21. Kalenderwoche 1998 oder 1988.

WW