

TECHNIK Fragen an die Reifenhersteller

zu Überreaktionen, die Ursache für einen Sturz sein können. Rennstreckenerfahrung kann helfen, das Fahrzeug sicherer zu beherrschen und das Verhalten der Reifen besser einzuschätzen.“

Auch Holger Vogt heißt Rundstreckenerfahrung gut: „Das ist für jeden Motorradfahrer sehr positiv zu bewerten, weil dabei relativ gefahrlos die eigenen Grenzen und die des Motorrads ausgelotet werden können. Sicherlich muss dafür nicht immer gleich ein Supersportreifen montiert werden und schon gar nicht, wenn der Ausflug auf die Rennstrecke nur selten erfolgt.“

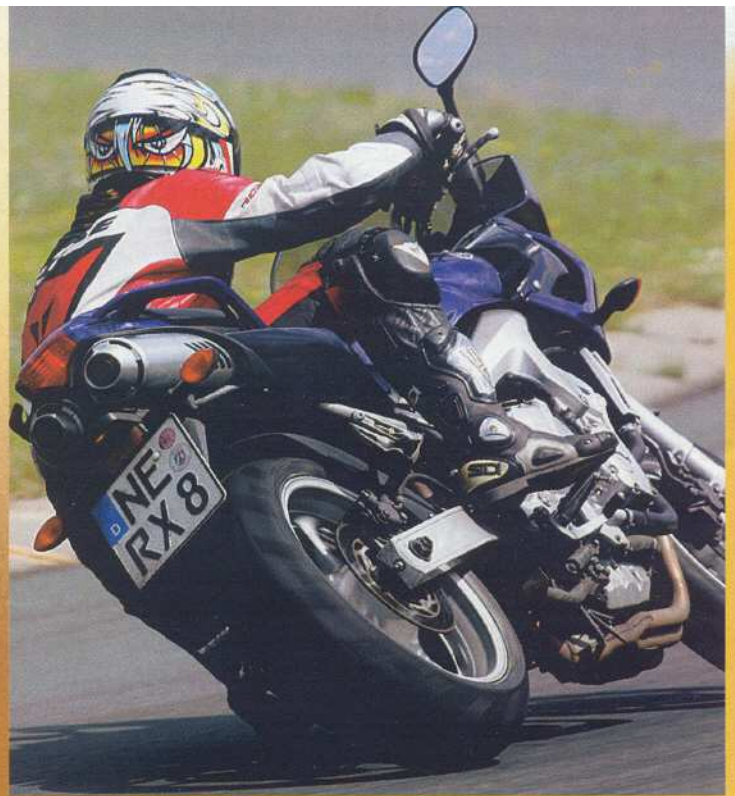
Wer dagegen bei der Reifenwahl weniger auf gute Leistung oder Alltagstauglichkeit schießt, sondern eher das Gesamterscheinungsbild seiner Maschine im Auge hat, dürfte schon einmal nach Amerika oder England geschickt haben, wo es bereits seit Jahren bunte Reifen zu kaufen gibt (www.cycletires.com). Ist also vorstellbar, dass irgendwann

Reifen passend in der Farbe zum Motorrad ausgeliefert werden statt nur in Schwarz? Zöller hält das für unwahrscheinlich: „Sollten in Zukunft wirksame, nicht verfärbende Alterungsschutzmittel verfügbar sein, halten wir solche Reifen für machbar. Die aktuell erhältlichen Reifen entsprechen diesbezüglich nicht unseren Vorstellungen.“

Holger Vogt dagegen betrachtet farbige Pneu vor allem vom Standpunkt des Verkäufers: „Technisch ist die Produktion von bunten Reifen durchaus machbar, aufgrund des geringen Marktpotenzials für Deutschland jedoch nicht geplant.“

Kabella sieht ganz andere Probleme, die einer sehr aufwändigen Logistik: „Durch die Verwendung von Silica anstelle von Ruß als Füllmittel ist es bereits heute möglich, in ihren Eigenschaften vergleichbare Reifen in anderen Farben als Schwarz herzustellen. Ob in Zukunft Reifen in der zum Motorrad passenden Farbe angeboten

Während Sportpiloten falsche Reifen durch Gasgeben ausmerzen, begleitet Tourenfahrer das Problem über Jahre



Zielkonflikt: Sporttoureureifen haben gegenüber Rennpneu echte Vorteile

werden, ist also eher eine Frage der Kundenwünsche und der Logistik als eine Frage der Reifen-Technologie. Es muss nämlich bedacht werden, dass Reifen dann in nahezu allen RAL-Farben angeboten und gelagert werden müssten – und trotzdem die Gefahr bestünde, das

Ducatirot doch nicht hundertprozentig zu treffen.“ Privat ist der Dunlop-Experte ein Klassikfan: „Ich schließe mich persönlich Henry Ford an, der sagte, dass alle Farben angeboten werden können, solange es Schwarz ist.“

Marc Mingstein

Kleines Reifen-ABC

Die Reifenkennzeichnung auf der Flanke listet zahlreiche Daten auf: Ein Reifen mit der Aufschrift „150/70 B17 M/C 69H TL“ zeigt von links nach rechts gelesen die Reifen-Nennbreite in Millimetern (150), das Querschnittsverhältnis von Höhe zu Breite (70:100). Das „B“ steht für die Reifenbauart, in diesem Fall „bias belted“, ein Gürtelreifen. Ein „R“ würde einen Radialreifen kennzeichnen. „17“ ist der Felgendurchmesser in Zoll, die 82 der Tragfähigkeitsindex, der die maximale Belastbarkeit des Reifens definiert – in diesem Fall wären das 475 Kilo. Jedoch bestimmt auch der Luftdruck im Reifen die maximale Tragfähigkeit mit, deswegen ist die Herstellerempfehlung diesbezüglich sinnvoll. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit verbirgt sich hinter dem folgenden Buchstaben, das „H“ im Beispielfall weist den Reifen als tauglich für bis zu 210 km/h aus. Der Zusatz „TL“ („tubeless“) findet sich nur auf Schlauchlosreifen, ein möglicher „reinforced“-Zusatz verweist auf die erhöhte Tragfähigkeit des Reifens. Die kompletten Aufschlüsselungen der Buchstaben in konkrete Kilogramm- und Kilometer-pro-Stunde-Angaben halten fast alle Reifenhersteller auf ihrer Internetplattform bereit, empfehlenswert sind etwa www.conti-online.com oder www.metzelermoto.de.

Bei Importmotorrädern kann es vorkommen, dass auf der Reifenflanke die Aufschrift „NHS“ vulkanisiert ist. Die vom US-Department of Transport (DOT) erlassene Schutzbezeichnung kennzeichnet reine Wettbewerbsreifen, die als „Not for Highway Service“ seit dem 1. Januar 1993 auf deutschen Straßen nur gefahren werden dürfen, wenn sie zusätzlich über einen „Load“- sowie „Speed“-Index verfügen.

Ein klassischer Fehler von Motorradfahrern ist eine nachlässige Handhabung des Reifenluftdrucks. „Unsere langjährigen Erfahrungen zeigen, dass die Motorradfahrer den Luftdruck nicht immer der Fahrsituation anpassen“, warnt etwa Continental in seinem Reifen-ABC. „Wir raten, stets den höchsten Luftdruck, der im Fahrzeug-Handbuch angegebenen ist, einzustellen. Sie verlieren etwas Fahrkomfort, gewinnen aber sehr viel mehr an Fahrsicherheit. Darüber hinaus wird der Rollwiderstand geringer, und das hilft Kraftstoff sparen.“ Da sich ein Motorradreifen während der Fahrt erwärmt und so der Druck um bis zu 0,5 bar steigen kann, muss der Luftdruck bei kaltem Reifen überprüft werden. Dieser Überdruck des warmen Reifens darf auch nicht abgelassen werden: Nach dem Abkühlen gleicht er sich automatisch aus.

Auch zahlreiche private und kommerzielle Seiten haben sich inzwischen zu kleinen Reifen-Lexikas gemauert: Der Onlinehändler www.mopedreifen.de versteckt unter dem Reiter FAQ (frequently asked questions, häufig gestellte Fragen) ein Lexikon, das selbst die Unterschiede zwischen dynamischer und statischer Unwucht erklärt, die freie Wikipedia-Alternative www.lexikon.donx.de hält unter dem Stichwort „Motorradreifen“ sogar eine Linkliste bereit. Das Portal www.mynetmoto.com unterhält eine umfangreiche „News“-Sektion mit Meldungen aus der Reifenbranche. Letztlich sind nahezu alle Herstellerseiten allerdings freien Angeboten an Umfang und Kompetenz spürbar überlegen.

MM



Zahlenkolonne: Die Reifenflanke hält viele Informationen bereit