

Reifen ABC

Luftdruck

Die meisten Reifenschäden werden durch falschen Luftdruck verursacht oder verschlimmert.

1. Zudem beeinflusst der Luftdruck das Fahrverhalten des Motorrads wesentlich. Der Luftdruck ist vom Fahrzeughersteller vorgeschrieben und ist im Fahrerhandbuch und am Motorrad (Sitzbank, Schwinge) zu finden.
2. Der Luftdruck ist vor der Fahrt am kalten Reifen einzustellen. Der durch den Fahrbetrieb bedingte Luftdruckanstieg (durch Erwärmung) darf nicht reduziert werden. Luftdruck einmal pro Woche einstellen. Der Luftdruck bei Sozusbetrieb ist in der Regel um 0,2 bar am Hinterrad, bei Autobahneinsatz an beiden Rädern um 0,2 bar höher als der angegebene Luftdruck für Solobetrieb. Die Angaben im Bereifungsstandard beziehen sich auf den Sozusbetrieb. Zu geringer Luftdruck bedeutet übermäßige Erwärmung des Reifens, die zur Zerstörung führen kann. Zu hoher Luftdruck verschlechtert das Fahrverhalten, den Fahrkomfort und verändert das Abriebbild. Nach der Luftdruckkontrolle nicht vergessen, die Ventilkappe mit Gummidichtung wieder aufzuschrauben

Tragfähigkeit und Geschwindigkeit

Die Reifentragfähigkeit und die Höchstgeschwindigkeit sind in der Reifenkennung festgelegt. Die zulässigen Achslasten (Zeile 14 und 15 im Fahrzeugschein bzw. Zeile G und F1 in der Zulassungsbescheinigung Teil1) dürfen auf keinen Fall überschritten werden. Dies ist besonders zu beachten, wenn z.B. bei Urlaubsfahrten mehr Gepäck -Tankrucksack, Packtaschen, Koffer- als üblich mitgeführt wird. Die Benutzung von Anhängern wird von METZELER weder empfohlen, noch wird Garantie für die verwendeten Reifen übernommen. Ausgenommen davon sind unsere Reinforced-Ausführungen (Marathon-Profil) mit höherer Tragfähigkeit. Die V-Max des Reifens wird durch den Geschwindigkeits-Kennbuchstaben festgeschrieben. Bitte beachten Sie entsprechend unsere Angaben in der Reifentragfähigkeitstabelle und in der Geschwindigkeitstabelle.

Einfahren der Reifen

Die Vulkanisation der Reifen erfolgt in einer Stahlform. Erst durch das Aufräumen der Lauffläche während der Einfahrzeit - auch im Schulterbereich notwendig - erreicht der Reifen seine volle Haftfähigkeit. Während der Einfahrzeit sollte auf hartes Bremsen, extremes Beschleunigen und schnelles Kurvenfahren unbedingt vermieden werden.
Einfahrzeit = ca. 200 km bei gemäßigter Fahrweise.

Profiltiefe

Laut Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) beträgt die Mindestprofiltiefe bei Motorradreifen 1,6 mm, bei Kleinkraft und Leichtkrafträdern 1 mm.

METZELER-Empfehlung: Nie unter 2 mm!

Der so genannte TWI-Nippel in den Profiltrillen besitzt eine Höhe von 0,8mm. Dieser ist ausschließlich für die USA relevant und steht in keinerlei Zusammenhang zu der in Deutschland vorgegebenen Mindestprofiltiefe von 1,6 mm.

Reifenreparaturen

Beschädigungen an einem Reifen müssen grundsätzlich von einem Fachmann überprüft werden. Von Reifenreparaturen raten wir aus Sicherheitsgründen ab. Die auf dem Markt erhältlichen Pannenhilfen sind nur als Notbehelfe anzusehen. Bei der Verwendung sind die Anweisungen des Reparaturmittel-Herstellers zu beachten. Das Einlegen eines Luftschauches zum Abdichten eines beschädigten Reifens ist verboten (§36, 6 StVZO).

Nachschneiden

Motorradreifen dürfen nicht nachgeschnitten werden (§36, 6 StVZO). Sommern oder Glistern der Reifen ist unzulässig.

Motorradreifen auf Prüfständen

Leistungs- und Bremsprüfstände stellen für die Reifen eine Extrembelastung dar. Bei der Durchführung können sichtbare und versteckte Reifenschäden entstehen, die unter Umständen erst viel später zum plötzlichen Ausfall führen können. Daher dürfen Motorradreifen, die auf Leistungsprüfständen benutzt wurden, im späteren Fahrbetrieb nicht mehr verwendet werden.

Quelle: Metzeler

Altersgrenze

Motorradreifenhersteller empfehlen einen Austausch der Reifen nach 5-6 Jahren.

Quelle: Michelin

Ventilkappe

Die Ventilkappe muß im Betrieb immer aufgeschraubt sein! Achten Sie darauf, daß die Kappe mit einem Dichtring versehen ist. Die Kappe vermeidet Luftverlust bei hohen Geschwindigkeiten oder defektem Ventileinsatz.

Quelle: Continental

Reifenfabrikatsbindung bei motorisierten Zweirädern

Klartext: „Die Reifenfabrikatsbindung in Deutschland besteht!“

Um verkehrssichere Reifenkombinationen für motorisierte Zweiräder herauszufinden, werden jedes Jahr unter anderem in Spanien auf dem Testgelände von Ildiada bei Barcelona alle erdenklichen Reifenkombinationen in verschiedenen Fahrsituationen getestet. Behilflich hierbei sind bis zu 80 Motorräder, Hunderte von Reifen und eine Gruppe von qualifizierten Testfahrern. Erst nach bestandenen Tests erteilen die Fahrzeug- oder Reifenhersteller für die betreffende Reifenkombination eine Freigabe.

Der Grund für dieses aufwendige Prozedere liegt auf der Hand: Anders als bei Autos stellt die Fahrphysik von Zweirädern extrem hohe Anforderungen an das Zusammenspiel von Maschine und Reifen. Nicht jeder Reifen, der von seiner Größe her auf ein bestimmtes Motorrad passt, ist für diese Maschine auch wirklich geeignet. Um die Eignung von neuen Reifen, die meist mit verbesserten Eigenschaften auf den Markt kommen, für die Fahrzeuge zu prüfen, haben sich die Motorrad- und Reifenhersteller vor Jahren auf die gemeinsamen Reifentests verständigt.

Seit dem Jahr 2000 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf Anraten der europäischen Kommission die generelle Möglichkeit der allgemeinen Reifenfabrikatsbindung gemäß der Richtlinie 92/23 EWG aufgehoben. Diese Richtlinie gilt für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger. Hier sind die in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Reifenfabrikatsbindungen nur noch als Empfehlung zu sehen.

Viele Motorradfahrer irrten in der falschen Annahme, dass diese Änderung auch Motorräder betreffe. Ausschließlich **maßgebend für Motorräder ist jedoch die Richtlinie 97/24/EG** (Kapitel 1: Reifen von 2- und 3-rädrigen Fahrzeugen und ihre Montage). Hier ist nach Ansicht des Verkehrsministeriums nach wie vor die Möglichkeit einer Reifenfabrikatsbindung gegeben, sofern der jeweilige Fahrzeughersteller hier fahrzeugspezifische Vorgaben definiert. ***Sachstand ist also eine gültige Reifenfabrikatsbindung für Motorräder.***

Allerdings kann diese eingetragene Fabrikatsbindung durch eine Unbedenklichkeitsbescheinigung (UBB) eines Fahrzeug- oder Reifenherstellers erweitert werden. Auch ist keine erneute Eintragung in die Fahrzeugpapiere vonnöten. Denn durch die oben genannten Prüfungen wird der eindeutige Nachweis erbracht, dass dieses per UBB ausgezeichnete Reifenfabrikat ebenfalls auf diesem Motorradtyp tauglich ist. Die UBB sollte in jedem Fall immer mit den Fahrzeugpapieren mitgeführt werden, so dass es bei polizeilichen Kontrollen oder bei der Hauptuntersuchung des Kraftrades nicht zu Schwierigkeiten kommt. Bauartgeprüfte Reifen sind durch ein „E“ oder „e“ mit einer nachfolgenden Zahl z.B. „1“ für Deutschland als Prüfort gekennzeichnet. Im Übrigen gilt das gleiche Prozedere auch für die Änderung auf eine andere Reifengröße. Auch hier muss lediglich eine UBB eines Fahrzeug- oder Reifenherstellers für Ihren Fahrzeugtyp vorliegen und mitgeführt werden.

Bei Fahrzeugen ohne eine Reifenfabrikatsbindung bestehen keine Einschränkungen. Jedoch möchten wir an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinweisen, dass jeder Fahrzeugbesitzer nach einem ähnlichen Muster verfahren sollte, wie gerade zuvor beschrieben wurde. Nur so sind Sie immer auf der sicheren Seite, haben auf Ihrem Motorrad getestete Reifenkombinationen und erleben keine negative Überraschung nach dem Reifenkauf.

Zum 1. Oktober 2005 wurden die einheitlichen EU-Zulassungsdokumente eingeführt. Die anfangs ausgegebenen Dokumente zeigten bei einer Reifenfabrikatsbindung nicht den Reifentyp. Dies wurde jedoch inzwischen korrigiert, so dass bei den neueren Dokumenten die konkreten Reifenfabrikate wieder im Teil I eingetragen sind. Viele Freigaben zur Umrüstung werden auf den Internet-Seiten der Motorradreifen- und/oder Motorradhersteller als Download angeboten. Hier lohnt es sich, einfach mal reinzuschauen.

Aus Sicht des Instituts für Zweiradsicherheit ist die Bindung des Reifenfabrikats an die Typzulassung von Motorrädern eine sinnvolle Einrichtung, um sicherzustellen, dass Reifen und Maschine optimal aufeinander abgestimmt sind. Auf der anderen Seite ist verständlich, dass es den Herstellern unmöglich ist, alle verfügbaren Reifenkombinationen bei der Motorradentwicklung zu testen.

Da die Wechselwirkung von Fahrwerk und Reifentyp, gerade beim Einspurfahrzeug enorme Auswirkungen auf Fahreigenschaften und Fahrstabilität haben kann, ist es aus Sicht der Verkehrssicherheitsarbeit ein wichtiger Punkt, hier klare Vorgaben zu bieten. Durch die Möglichkeit, die vorgegebenen Reifenfabrikate der Hersteller durch bauartgenehmigte Reifenfabrikate zu ersetzen, wird auch die zukünftige Weiterentwicklung von Reifen nicht behindert.

Das Testen sollte den Profis überlassen bleiben, damit der Kunde am Ende nicht einen Satz Reifen teuer erstanden hat, der die Fahreigenschaften seines Fahrzeugs verschlechtert oder sie im schlimmsten Fall zum Sicherheitsrisiko werden lässt.

Im Übrigen gelten für Mofas (25 km/h Höchstgeschwindigkeit) und Kleinkrafträder bzw. -roller (45 km/h) keine Reifenfabrikatsbindungen. Allerdings müssen bei diesen Fahrzeugkategorien die vorgeschriebenen Reifengrößen mit den entsprechenden Tragfähigkeitsindizes (Lastindex, Loadindex) verwendet werden.

Quelle: IFZ