

Wissenswerte Informationen zu Motorradreifen:

MINDESTPROFILTIEFE

Für den Zweiradsektor generell mit **1,6 mm** angegeben. Ausgenommen Moped mit 1,0 mm. Es wird jedoch dringend empfohlen, die gesetzlich vorgeschriebene Mindest-Profiltiefe nur als gesetzliche Mindestanforderung zu sehen. Ein Unterschied von 2,0 mm oder ein über den Querschnitt unregelmäßig abgefahrener Motorradreifen kann das Handling und die allgemeine Fahrsicherheit erheblich verschlechtern. Die Messungen der Profiltiefe sollten nur in jenen Rillen erfolgen, die auch mit einem Indikator ausgestattet sind. Wobei der ideale Messpunkt immer vor oder nach dem Indikator liegt.

Unangenehmer Mittenverschleiß tritt bei Hinterradreifen nach überwiegender Autobahnfahrt mit geringer Schräglage auf. Der Reifen verliert seine Kreiskontur und wird „eckig“, was das Fahrverhalten in Kurvenlage verschlechtern kann. Die österreichischen Gesetze verlangen, dass $\frac{3}{4}$ der Laufflächenbreite die Mindestprofiltiefe nicht unterschreiten dürfen.

Diese Dreiviertel müssen aber im Bereich von der Mitte ausgehend liegen. Bei der Beurteilung ist jeweils von der am stärksten abgefahrenen Stelle auszugehen.

EINFAHREN VON NEUEN REIFEN

Stellen Sie sicher dass die Oberfläche des Reifens nicht verunreinigt (zB überschüssige Montagepaste) und das Etikett entfernt ist.

Neue Reifen haben, bedingt durch den Produktionsprozess, eine glatte Oberfläche.

Die volle Haftung ist anfangs noch nicht gewährleistet. Bridgestone Motorradreifen benötigen eine **Einfahrzeit von ca. 200 Kilometern mit gemäßigter Fahrweise**. Während der Einfahrzeit ist die Schräglage in den Kurven langsam zu steigern, Lastwechsel, Schalten oder starkes Beschleunigen in Schräglage sind zu vermeiden. Ebenso sollten Sie auf Hochgeschwindigkeitsfahrten und Leistungsmessungen auf Prüfständen verzichten, da der Gummi erst durch die erstmalige Erwärmung und die folgende Abkühlung seine endgültige Gefügestruktur erhält. Im Frühjahr/Herbst oder bei schlechter Witterung ist besondere Vorsicht geboten, weil die Einfahrzeit sich aufgrund kälterer Temperaturen verlängert.

Erst nach dem Einfahren hat der Reifen seine volle Haftfähigkeit erreicht.

REIFENDRUCK

Prüfen Sie den Reifendruck **einmal wöchentlich** wenn die **Reifen kalt** sind.

Korrigieren Sie den Druck auf die Angabe im Fahrerhandbuch bzw. die Angabe im [Technischen Ratgeber](#).

Falscher Reifendruck kann zu Schäden, schlechtem Handling, unregelmäßigem und schnellem Verschleiß der Reifen führen. Wenn der Druck für Fahrten abseits der Strasse verändert wurde (Rennstrecke, Enduro, usw.) muss er wieder für das Fahren auf der Strasse korrigiert werden.

RÄDER UND FELGEN

Stellen Sie sicher, dass die richtige Reifengröße und Konstruktion, nach Spezifikation des Herstellers der entsprechen Radgröße, gewählt wird. Inspizieren Sie das Rad auf Schäden vor der Montage des Reifens.

REIFENFABRIKATSBINDUNG

Mit Wirkung ab 1. März 2000 hat die Europäische Kommission die bestehende Reifenfabrikatsbindung für nicht zulässig erklärt.

Das bedeutet, dass in den Fahrzeugpapieren von neuen Fahrzeugen seit oben angeführtem Termin keine Reifenfabrikatsbindungen mehr eingetragen werden dürfen. Die derzeit noch vorhandenen Eintragungen haben keine direkte Rechtswirksamkeit mehr und sind als Empfehlung zu betrachten.

ERSTAUSRÜSTUNGSREIFEN (OE)

Bridgestone stattet eine Vielzahl von Motorrädern mit OE-Reifen aus. Diese Reifen werden in enger Zusammenarbeit mit dem einzelnen Motorradhersteller entwickelt, um den Umgang mit dem Motorrad zu optimieren. Die Änderungen gegenüber der Standard-Spezifikation können viele oder auch einfach sein, es hängt alles von den Anforderungen seitens der Motorradhersteller ab. Einige können Veränderungen beim Lenkverhalten, Handling, Verschleiß-Rate, Grip-Niveau und Verbesserung der Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten sein. Tatsächlich ist die Liste der möglichen Veränderungen nahezu endlos. Aus diesem Grund empfehlen wir, OE-Reifen immer gegen OE-Reifen zu ersetzen. Alternativ freigegebene Reifenempfehlungen und den dafür angegebenen Luftdruck entnehmen Sie bitte dem [Technischen Ratgeber](#).

Wissenswerte Informationen zu Motorradreifen:

REIFEN EIGNUNG

Nur die im [Technischen Ratgeber](#) aufgeführten Reifen sind für das betreffende Motorrad geprüft und dafür zu empfehlen.

Wir sind nicht verantwortlich für die Fahreigenschaften des Motorrads mit Reifen die nicht von uns geprüft bzw. genehmigt sind. Dazu gehören das Mischen von verschiedenen Profilen, zB BT-014 vorne und BT-021 hinten, es sei denn, diese Paarung ist im [Technischen Ratgeber](#) genehmigt. Es muss betont werden, dass das nicht geprüfte Mischen von Reifen aus unserem Sortiment oder von anderen Herstellern zu gefährlichem Fahrverhalten führen kann!

MONTAGE

Auf Motorrädern, für die schlauchlose Reifen vorgeschrieben sind, dürfen auch nur schlauchlose Reifen gefahren werden. Montageluftdruck für schlauchlose Reifen max. 150 Prozent des Betriebsluftdruckes (bei MT-H2 Felgen ca. 3,0 – 4,5 bar). Reifen mit Laufrichtungspfeilen müssen unbedingt entsprechend der Pfeilrichtung montiert werden.

Wichtig: Ein neuer Reifen muss aus Sicherheitsgründen mit neuem Schlauch und Felgenband, ein neuer schlauchloser Reifen mit einem neuen Ventil montiert werden. Schlauchlose Reifen können mit Schlauch auf einer Schlauchtyp-Felge montiert werden.

Achten Sie darauf, dass Ventilkappen mit Dichtung verwendet werden.

FREIGÄNGIGKEIT

Fliehkräfte und die Erwärmung des Reifens beim fahren vergrößern den Durchmesser des Reifens. Dieser Effekt ist bei Diagonal- größer als bei Radial-Reifen. Achten Sie auf genügend Freiraum zwischen Reifen und den anderen Komponenten auf dem Motorrad: Kotflügel, Kette, Schwinge, usw.

REIFEN-REPARATUR

Beschädigte Motorradreifen sollten aus **sicherheitstechnischen Erwägungen nicht repariert werden!**

Sollten, wie bei Enduro-Reifen üblich, trotzdem Reparaturen durchgeführt werden, dann sind die Vorschriften des Reparaturmaterial-Herstellers genauestens einzuhalten. Das Einlegen eines Schlauches zum Abdichten eines beschädigten Reifens ist gefährlich. Pannensprays sind nur als kurzzeitiger Notbehelf anzusehen.

PRÜFSTANDSMESSUNGEN

Um Beschädigungen an Reifen zu vermeiden, werden für Messungen auf Rollen-Prüfständen möglichst schon abgefahrene Reifen empfohlen. Diese Art der Prüfung ist für die Reifen eine hohe thermische Belastung mit erheblichem Beschädigungsrisiko.

Reifen nach einem Prüfstandlauf sollten aus Sicherheitsgründen nicht mehr weiterverwendet werden.

REIFENZULASSUNG

Bridgestone Motorrad-Reifen, die für den europäischen Markt bestimmt sind, sind mit einer E-Nummer versehen. Reifen, die für europäische Verhältnisse entwickelt wurden, haben eine andere Homologation als solche, die nicht für den europäischen Markt bestimmt sind. Reifen für den europäischen Markt tragen neben der DOT-Nummer auch die E75 Homologationsnummer (beispielsweise E4), nicht für Europa bestimmte Reifen ausschließlich die DOT-Nummer. Sie dürfen im Raum der Europäischen Union nicht in den Verkehr gebracht werden.