

Continental Motorradreifen: Tragende Rolle für heiße Luft

- **Die Luft trägt das Motorrad, nicht der Reifen**
- **Druckverlust von bis zu 0,1 bar pro Monat ist normal**
- **Regelmäßige Kontrolle wichtig**

Hannover/Korbach, 19. April 2021. Luft spielt beim Motorradfahren eine äußerst wichtige Rolle. Sie sorgt in Form von Fahrtwind für eine stets frische Brise und spielt darüber hinaus eine tragende Rolle in der Fahrwerkstechnik: Eingepresst in Schlauch oder Reifen ist Luft die Kraft, welche den Abstand des Motorrads zum Asphalt bestimmt. Klar, dass ihre Menge – ihr Druck – für die Fahreigenschaften eine entscheidende Rolle spielt. Und ebenso klar ist, dass sich Abweichungen nach oben oder unten im Normalbetrieb negativ auswirken können.

Steigt der Luftdruck, sinkt der Komfort. Trotz dieser Formel sollten Motorradfahrerinnen und -fahrer sich immer an den Luftdruck-Höchstwerten der Hersteller orientieren und gegebenenfalls noch eine winzige Schüppe drauflegen – der Fahrkomfort lässt sich schließlich in der Regel auch über Telegabel und Federbein justieren. Mehr Luftdruck kann sich zudem positiv auf den Verbrauch auswirken. Die Treue zum korrekten „bar“-Wert wird mit mehr Sicherheit im äußerst sensiblen Bereich zwischen Asphalt und Felge belohnt und gilt für alle Motorradtypen. Ausnahmen vom empfohlenen Luftdruck sind nur in wenigen Fällen sinnvoll und sorgfältig anzuwenden.

Beispiel Off Road: Für mehr Verzahnung im Untergrund wird der Luftdruck in der Regel abgesenkt. Damit sich aber ein Schlauchreifen nicht verdrehen kann und dadurch das Ventil abreißt, müssen bei abgesenktem Luftdruck Reifenhalter in der Felge montiert sein. Bevor wieder Asphalt unter die Stollen genommen wird, ist der Luftdruck auf den vorgeschriebenen Wert zu erhöhen, um Schäden durch Überhitzung zu vermeiden.

Auf der Rennstrecke kommen ebenfalls individuelle Luftdruckwerte zum Einsatz. Einheitliche Empfehlungen sind vor allem bei Rennreifen kaum möglich, da der ideale Luftdruck extrem von den äußeren Bedingungen wie der Temperatur von Umgebung und Fahrbahn, Motorradtyp, Fahrwerks-Setup, Fahrstil oder Beschaffenheit des Asphalts abhängt.

Das ideale „Polsterkissen“ muss jede und jeder selbst erfahren, guten Rat dazu gibt der Rennreifenflyer von Continental, der als Download im Kapitel „Wissenswertes“ unter www.conti-moto.de kostenlos erhältlich ist. Kommen Straßenreifen auf der Rennstrecke zum Einsatz, können die Fülldrücke leicht abgesenkt werden, um den Grip zu erhöhen. Anschließend den Druck unbedingt auf den vorgeschriebenen Wert zurücksetzen.

Ein Druckverlust von bis zu 0,1 bar monatlich ist normal. Wer also nach längeren Standzeiten auf Nummer sicher gehen will, schafft sich am besten eine Standpumpe mit Manometer an, die es in solider Qualität ab etwa 30 Euro im Zweiradhandel gibt .

Kurz und knapp: Das Continental-Luft-Einmaleins

- Die komprimierte Luft trägt die Last, nicht die Seitenwand oder Karkasse des Reifens
- Der korrekte Luftdruck bestimmt die Größe der Reifenaufstandsfläche
- Die Kontaktfläche zwischen Reifen und Straße ist lediglich scheckkartengroß
- Verminderter Luftdruck erzeugt verstärktes Walken von Seitenwand und Lauffläche und kann zu Schäden am Reifen führen
- Erhöhter Fülldruck macht Reifen anfällig für mögliche Anfahrbeschädigungen
- Den Luftdruck für den „Normalbetrieb“ nur bei kaltem Reifen prüfen/ändern
- Je nach Einsatz des Motorrads kann der vorgeschriebene Luftdruck variieren, insbesondere das Gewicht (Solo/Sozius/Sozia/Gepäck) spielt eine maßgebliche Rolle
- Immer die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers beachten.

Alle Informationen rund um Continental-Motorradreifen unter www.conti-moto.de