

TIPP

Was Sie alles über Ihre Reifen wissen sollten!

Reifenprofile

Als Reifenprofil bezeichnet man die mehr oder weniger gemusterte Oberfläche des Protectors. Deren Gestaltung reicht je nach Einsatzzweck von "aalglatt" bis "zerklüftet" und dient dem Zweck der "Griffigkeit": Spurverhalten (Einhaltung des eingeschlagenen Lenkwinkels) und Traktion (möglichst schlupffreie Übertragung der Antriebskraft auf die Fahrbahn) sind so zu optimieren.

Für schmale Straßenreifen bis etwa 30 mm gilt: Das beste Profil ist gar kein Profil. Aufgrund des hohen Reifendruckes, mit denen diese Pneu gefahren werden, bildet sich zwischen Reifen und Straße lediglich eine kleine Abflachung, so dass sich der Reifengummi intensiv in die kleinsten Fahrbahnebenheiten "verkralen" kann. Profile mindern außerdem den Leichtlauf des Reifens, je ausgeprägter sie ausfallen. Schuld daran sind die unnötigen, energiezehrenden Verformungen der Gummistege, -noppen oder -Stollen.

Nun sieht man bei Rennrad-Reifen doch häufig feine Profilierungen, und die sind keineswegs unsinnig: Liegt auf der Straße feiner Sand werden dessen Partikel in die Profilvertiefungen geschoben, die Profilspitzen aber greifen durch auf den Asphalt.

Breite Straßenreifen werden mit geringerem Luftdruck gefahren; die Aufstandsfläche zwischen Reifen und Straße ist größer. Folge: Die dickere "Gummiwurst" krallt sich deutlich weniger intensiv in den Straßenbelag, der Reifen insgesamt "greift" nicht so gut. Profiliert man ihn aber, so berühren einzig die vorstehenden Profilbereiche die Straße. Die Kontaktfläche verkleinert sich, jetzt "greift" auch der breite Reifen.

Reifen für Naturstraßen und Gelände müssen auch auf sandigem oder matschigen Untergrund Traktion und Spurtreue unter Beweis stellen. Dem Trekking-Reifen werden zu diesem Zweck zierliche und höherstehende Profilstollen angelegt, der MTB-Pneu bekommt größere, die weiter auseinanderstehen. In beiden Fällen kommt auf die einzelnen Stollen viel Druck; so können sie bis zum festen Untergrund "durchgreifen". Der Nachteil solcher MTB- und Trekking-Reifen: Die hohen Stollen verbiegen sich bei Richtungsänderungen und in der Kurve laufend. Das führt zu leicht schwammigem Fahrverhalten. Außerdem nimmt man - sofern mit ausgeprägten MTB-Stollenreifen auf Asphalt unterwegs - ein ebenso lautes wie rubbeliges Abrollverhalten in Kauf.

Immer beliebter werden daher sogenannte "Schulterstollen-Reifen". Dieser Reifentyp weist in der Mitte seiner Laufbahn entweder überhaupt keine oder nur eine schwache Profilierung auf. Dafür werden ihm seitlich, an der Reifenschulter, recht kräftige Stollen mit auf den Weg gegeben. Sinn: Wo keine Stollen nötig sind - auf Asphalt und festen Naturstraßen - rollt der Schulterstollen-Pneu leicht, leise und spurtreu auf der zentralen Mittelfläche. Sobald er auf sandigem Untergrund oder im Matsch jedoch einsinkt, beginnen die groben Stollen auf seiner Flanke zu "greifen".

Ähnlich wirkt der Mittelsteg-Reifen: In der Mitte seiner Lauffläche sorgt ein unprofiliertes Steg, der höher ist als das restliche Reifenprofil, ebenfalls für angenehmes Abrollverhalten auf Asphalt. Auf sandigem oder weichem Boden greift dann das restliche Reifenprofil. Übrigens: Dieser Reifentyp erlaubt den Einsatz eines Rollendynamos.

Ihr ZEG Fachhändler hält eine Vielzahl von verschiedenen Reifentypen für Sie bereit. Er berät Sie gern, welcher Reifen für Ihren persönlichen Verwendungszweck der Beste ist.

Reifengrößen

Nach wie vor verwirrend ist die Klassifizierung der Reifengrößen mit ihren drei nebeneinander existierenden Maßgrößen:

1. Weltweit am gebräuchlichsten ist die Zoll-Maßgröße. Sie gibt, jeweils in Zoll (1 Zoll = 25,4 mm), zuerst den Reifendurchmesser (gerundete Laufradgröße) und, mit einem "x" getrennt, dahinter die Reifenbreite an. Da es bei gleicher Zollangabe jedoch unterschiedliche Reifendurchmesser gibt, wird erst bei näherer Betrachtung mit dem ETRTO Maß deutlich. So werden z.B. die ETRTO Größen 559 - 584 und 590 mm als 26 Zoll bezeichnet.

2. Die ETRTO-Mess-Methode (European Tyre and Rim Technical Organisation) gibt, jeweils in Millimetern, Auskunft über die Reifenbreite und, durch einen Bindestrich getrennt, die dazugehörige Felgenreöße an.

3. Nach französischem Maß bestimmt sich der Reifendurchmesser (gerundete Laufradgröße) in Millimeter. Die jeweilige Felgenreöße wird dann, durch ein "x" getrennt, mit den Buchstaben "A", "B" oder "C" klassifiziert, alternativ die Reifenbreite in Millimeter beschrieben.

Kampf dem Pannenteufel

Laut Statistik ist ein werksfrischer Reifen defektanfälliger als ein abgelagerter und ein nur lasch aufgepumpter Reifen mehr als ein praller. Außerdem wird das Hinterrad wesentlich öfter vom Pannenteufel heimgesucht als das Vorderrad, weil es viel stärker belastet ist.

: "•'

Das richtige Ventil

Beim Kauf eines Schlauches gelten die gleichen Größenbezeichnungen wie beim Reifen. Wichtig ist jedoch, auf das passende Ventil zu achten. Die 3 gebräuchlichsten Ventilarten sehen Sie hier:



Dunlop-Ventil

(Blitz-, Patent-, Prestaventil)
Das Dunlop-Ventil ist die in Deutschland häufigste Ausführung. Kennzeichen: Ventilkegel mit Ventilkummi oder Patentventil. Ventilkegel mit Ventilkummi haben den Nachteil, dass sich der

Schlauch nur mühsam aufpumpen lässt. Es ist deshalb ratsam, das Rad mit Patentventilen auszustatten. Das Ventil wird durch die Überwurfmutter festgeschraubt.

Nach dem Aufpumpen unbedingt die Staubkappe aufschrauben, weil das Ventil sonst durch eindringenden Staub verstopft oder undicht wird.



Schlaverand-Ventil

Das Schlaverand-Ventil (französisches Ventil) wird überwiegend in Rennrädern sowie in Fahrrädern aus Frankreich oder Italien eingesetzt. Neuerdings wird es auch bei Mountain Bikes mit V- oder Aero-Felgen eingesetzt. Einzelteile dieses

Ventiltyps können ausgewechselt werden. Vor dem Aufpumpen muss die Rändelmutter des Ventileinsatzes losgeschraubt werden. Nach dem Aufpumpen Rändelschraube wieder festschrauben, damit das Ventil dicht bleibt. (Bei V-Profilfelgen verlängerte Version).



Schrader-Ventil

Das Schrader-Ventil (Auto-Ventil) findet man oft bei Mountain Bikes. Der Ventileinsatz kann ausgewechselt werden. Da das Schrader-Ventil bei allen Kraftfahrzeugen Verwendung findet, können Auto-Luftpumpen

oder die Reifenfüllgeräte der Tankstellen benutzt werden. Vorsicht beim Gebrauch von Reifenfüllgeräten! Bei zu hohem Luftdruck kann der Reifen platzen.

Reifengrößen von Drahtreifen

Zollgröße	Zollangabe	ETRTO Angabe	Franz. Angabe
12	12 1/2 x 1.75	47-203	
	12 1/2 x 1 3/8 x 1 1/4	32-239	300 x 32A
14	14 x 1 5/8 x 1 3/8	37-288	
16	16 x 1.75	47-305	
	16 x 1 3/8	37-340	400 x 35A
24	24 x 1.75	47-507	
	24 x 2.10	54-507	
	24 x 1 3/8	37-540	
26	26 x 1.35	35-559	
	26 x 1.75	47-559	
	26 x 2.10	54-559	
	26 x 2.20	57-559	
28		23-622	700 x 23C
		25-622	700 x 25C
	28 x 1 5/8 x 1 1/4	32-622	700 x 32C
	28 x 1 5/8 x 1 3/8	37-622	700 x 35C
	28 x 1 5/8 x 1 1/2	40-622	700 x 38C
	28 x 1.60	42-622	700 x 40C
	28 x 1.75	47-622	700 x 45C

