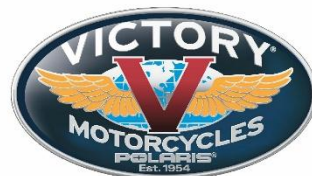


US Twin Riders



Der richtige Reifenfruck

Ein falscher Luftdruck kann grosse Auswirkungen auf das Fahrverhalten haben!

Die Luft in den Reifen "trägt" die Last, die sich aus dem Eigengewicht des Fahrzeugs plus dem der Besatzung und des Gepäcks zusammensetzt. Die vom Fahrzeug- oder Reifenhersteller vorgeschriebenen Reifenluftdrücke sind je nach Fahrzeugtyp unterschiedlich, sie liegen bei Strassenmotorrädern meist zwischen 2,25 bis 2,5 bar vorne und 2,5 bis 2,9 bar hinten. Bei älteren Maschinen bis etwa 550 cm³ Hubraum und bei schlanken Enduros ist der vorgeschriebene Luftdruck etwas niedriger (1,7 bis 2,1 bar vorne und 1,8 bis 2,3 bar hinten).

Luftdruck

Der für das Motorrad vorgeschriebene Reifendruck steht zwar in der Betriebsanleitung, aber manchmal muss diese Angabe kritisch geprüft werden. Denn wenn beispielsweise ein moderner Reifen auf ein älteres Motorrad montiert wird, kann der vom Reifenhersteller vorgeschriebene Luftdruck durchaus von dem abweichen, was der Fahrzeughersteller vor zehn oder 15 Jahren vorgeschrieben hat. Also: Bei jedem neuen Reifen (und im Zweifelsfall sowieso) den Reifenhersteller fragen und dessen Luftdruckempfehlung befolgen!

Luftdruckkontrolle

Der Reifenluftdruck sollte mindestens alle zwei Wochen bei kalten Reifen (maximal 30 Grad Celsius = "handwarm") geprüft und gegebenenfalls korrigiert werden. Wichtig ist, beim Abnehmen des Füllschlauchs vom Reifenventil darauf zu achten, dass nicht wieder zu viel Luft entweicht. Wenn das Füllschlauchventil schlampig und zu langsam abgezogen wird, sind ruck, zuck 0,3 bis 0,5 bar Luft wieder entwichen!

Spuckeprüfung

Wenn der Reifen andauernd Luft verliert, ohne dass erkennbar ist, an welcher Stelle die Luft entweicht, zuerst das Ventil prüfen. Dazu eine Fingerspitze Speichel auf die Ventilöffnung geben (Speichel baut wegen der Oberflächenspannung einen "Deckel" auf) und ein paar Sekunden lang beobachten: Wölbt sich der "Deckel", ist das Ventil undicht und muss ausgewechselt werden. Grundsätzlich immer neue und vor allem kurze Ventileinsätze einbauen.



Ventile

Achten Sie darauf, dass ein kurzer Ventilkörper (1) in die Felge eingebaut ist. Die langen (2) und halblangen (3) stammen noch vom Ende der 1970er Jahre und hatten die unangenehme Eigenschaft, bei hohen Geschwindigkeiten umzuknicken (Luftverlust) oder gar abzureißen (alle Luft auf einmal weg, peng!). Generell sollte man auch nur kurze Ventileinsätze (4) einschrauben, egal ob in ein langes Schlauchventil oder in ein halblanges oder kurzes Schlauchlosventil. In den Stahl- Ventilkappen muss eine unbeschädigte (neuwertige) Gummidichtung sitzen (5). Plastikkappen (6) verlangen eine gefühlvolle Schrauberhand, sonst reißen sie ein. Bei schlechter Erreichbarkeit des Reifenventils kann man ein Hilfsventil "90-Grad-Bogen" (7) aufschrauben, aber vor dem Fahren bitte wieder abschrauben!



Ventilkappen

Immer gut schliessende Ventilkappen mit einwandfreier Gummidichtung verwenden. Stahlkappen sind grundsätzlich besser als Kunststoffkappen, denn die reißen oft der Länge nach ein, wenn sie zu fest aufgeschraubt werden. Ohne Kappe kann Schmutz ins Ventil gelangen. Dann ist die Gefahr gross, dass das Ventil undicht wird, es entsteht ein "schleichender Plattfuss". Auch wenn sich bei hohen Geschwindigkeiten aufgrund der starken Fliehkräfte der Ventileinsatz etwas öffnet und Luft entweichen möchte, wird durch ein gut abdichtendes Ventilkäppchen verhindert, dass die Luft ins Freie gelangt; der Gummidichtring wirkt also quasi als "Sicherheitsdichtung".

Wichtige Tipps zum Thema "Luftdruck"

Ein zu hoher Luftdruck verschlechtert den Fahrkomfort und verringert die Reifenhaftung.

Ein zu niedriger Luftdruck sorgt für eine schlechte Strassenlage und ist vor allem bei Sozius- und Gepäckbetrieb sehr bedenklich, da ein Reifen mit zu niedrigem Luftdruck unter grosser Last rasch überhitzen kann, was zu schweren Reifenschäden führt.

Der Luftdruck sollte regelmässig überprüft werden, denn schon ein um 0,2 bar höherer oder niedrigerer Luftdruck als vorgeschrieben macht sich im Fahrverhalten (und damit der Fahrsicherheit) bemerkbar!

Beim Prüfen des Luftdrucks beachten: In einem heiss gefahrenen Reifen kann der "absolute Reifenluftdruck" vorne um 0,4 und hinten um bis zu 0,5 bar zunehmen. Das kommt nicht nur auf der Rennstrecke vor, sondern auch bei scharfen Passabfahrten (besonders wenn die Maschine voll bepackt ist!).