

REIFENALTER

Zum Auftakt unserer Pleiten-, Pech- und Pannenshow ziehen wir zwei vermeintlich tupfengleiche Reifensets auf die Ninja. Nur: Eine Paarung ist ein ganzes Jahr hoch dosiert mit UV-Licht beschossen worden. Wie fährt sich das künstlich gealterte Gummi im Vergleich?

Reifenhändler können ein Lied von kritischen Kunden singen, die den neuen Satz an der Ladentheke prüfend beäugen und ihn mit den Worten „Der ist mir schon zu alt!“ zurückgehen lassen. Das tatsächliche Reifenalter kann jeder Laie auf einen Blick entschlüsseln. Doch ab wann ist ein Neureifen wirklich zu alt, und wie verändern sich seine Qualitäten mit zunehmendem Alter? Um dies einmal im Vergleich zu klären, lagerten wir ein Jahr lang zwei fabrikneue Sätze des beliebten Michelin Pilot Power 2 CT an zwei unterschiedlichen Orten: das eine Set kühl, trocken und dunkel – so wie es auch vom Hersteller empfohlen wird – im MOTORRAD-Reifenlager, das andere dagegen mit direktem Sonnen- und Hitzebeschuss in einem Gewächshaus. Ziel war es, die zweite Gummipaarung in diesem UV-Brutkasten möglichst schnell altern zu

lassen. Bislang, so jedenfalls die Erkenntnis von MOTORRAD-Autor und Gewächshaus-Eigner Ralf Schneider, hat die Einfachverglasung Kunststoffe aller Art in kürzester Zeit mächtig mürbe machen können. Gummidichtungen sind schon nach wenigen Monaten so porös, dass sie in der Hand förmlich zerbröseln. Spannend also, wie sich der so malträtierte Pilot Power 2 CT im Vergleich zur mehr oder minder fabrikneuen Paarung auf der Teststrecke schlagen wird.

Wie lässt sich erkennen, wann der Reifen hergestellt wurde?

Auf jedem Reifen ist eine sogenannte DOT-Nummer (Abkürzung für Department of Transport, das US-Verkehrsministerium) aufgebracht – siehe auch auf dem Foto hier oben rechts. Die vier Ziffern stehen für Produktionswoche und -jahr, folglich ist



Unsere Testreifen wurden im Sommer 2015 gefertigt, doch ein Satz dampfte ein Jahr lang im Gewächshaus aus. Mit Folgen!

dieser Reifen in der 25. Kalenderwoche 2015 hergestellt worden.

Ab wann gilt ein Neureifen als zu alt?

Die eingangs erwähnte strittige Frage ist inzwischen rechtlich einwandfrei geklärt: Ein fabrikneuer Reifen gilt auch fünf Jahre nach seiner Fertigstellung noch als neu. Insofern kann ein Händler in diesem Jahr noch Reifen, die im Sommer 2012 hergestellt wurden, als Neuware verkaufen. Sofern die Reifen ordnungsgemäß gelagert wurden, ist das nach Herstellermeinung auch nicht problematisch: Den Gummimischungen werden dazu Substanzen wie Weichmacher oder UV-Schutzmittel beigemischt, die einen alterungsbedingten

Leistungsabfall reduzieren sollen. Manche Hersteller wie z. B. Bridgestone geben Reifen, die älter als drei Jahre sind, bereits mit entsprechendem Nachlass an den Handel ab. Bevor man also den Reifen wegen seines Alters zurückweist, sollte man den Händler eher auf einen möglichen Rabatt ansprechen.

Wann spätestens sollte ein montierter Reifen getauscht werden?

Rechtlich relevant ist zunächst nur das Erreichen der Mindestprofiltiefe: Unter 1,6 Millimetern muss der Reifen gewechselt werden – das gilt bei Autos wie Motorrädern gleichermaßen. Übrigens sollte man sich dazu nicht an den in den Profilirinnen sichtbaren Verschleißmarken orientieren. Diese TWI-Stege („Tread Wear Indicator“) sind nach US-amerikanischer DOT-Norm nämlich nur 0,8 Millimeter hoch. Auf der Felge altert ein Reifen natürlich anders als im Reifenlager. UV-Strahlen, Ozonbelastung, Feuchtigkeit und Hitze knabbern an der Performance, sodass der Reifen trotz ausreichend vorhandenem Restprofil bereits nach sieben Jahren in seiner Leistungsfähigkeit spürbar nachgelassen hat. Verfärbungen im Gummi sind erste Anzeichen, spätestens aber wenn sich Risse in der Seitenwand ge-

bildet haben, gehört ein frisches Gummi auf die Felge.

Wie stark lässt die Performance von zu alten Reifen nach?

Unsere Gewächshaus-Simulation hat das eine Testreifenpaar um zirka vier bis fünf Jahre altern lassen – nach Einschätzung von Herstellern wäre solch ein Reifen auch im tatsächlichen Leben noch bedenkenlos verwendbar. Auf dem Handlingparcours simulieren wir eine flotte Landstraßenrunde. Unterschiede sind zwischen unserem „Neu-“ und „Altreifen“ nicht messbar. Beide Power-Sätze überzeugen mit ihren bekannt guten Alltagseigenschaften. Etwas habhafter wird die Leistungsmessung auf der Nassteststrecke, die den Rückschluss zulässt, dass der Aushärtprozess in vollem Gange ist.

FAZIT

Stimmen die Lagerbedingungen, sind Reifen über viele Jahre haltbar. Im Einsatz altern sie natürlich deutlich schneller. Verfärbungen sind erste Anzeichen des Alterungsprozesses, bilden sich Risse, ist das Gummi austauschreif. In unserem Testlauf konnte das künstlich gealterte Reifenpaar erstaunlich gut mithalten. Nur im Extremtest bei Regen fiel die Leistung leicht ab.

Voll in die Eisen? Reifen härten aus, das merkt man zunächst auf nassen Straßen



Hardcore-Test: Besonders auf regennassen Straßen ist ein geschmeidiger Reifen gefragt, damit auch schnell ein sattes Grippolster aufgebaut wird, das viel Vertrauen schenkt. Während sich bei perfekten (sprich trockenen) Konditionen keine Unterschiede zeigen, macht der künstlich gealterte Pilot Power 3 im Vergleich zum neuen Exemplar auf der bewässerten Teststrecke tatsächlich ein wenig früher schlapp. Ein erstes Anzeichen dafür, wie Reifen beim Altern zunehmend aushärten

