

Geschichte der Motorradreifen

1885: Der Reitwagen von Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach rollt auf eisenbeschlagenen Holzspeichenrädern.

1888: Der schottische Tierarzt John Boyd Dunlop meldet den Luftreifen zum Patent an.

→ Firmen wie Avon, B.F. Goodrich, Continental, Dunlop, Excelsior, Firestone, Metzeler, Michelin, Phoenix, Pirelli und Universal produzieren Wulstreifen für Motorräder. Der Reifenaufbau ist bei allen Herstellern ähnlich: Als Unterbau dienen mehrere über Kreuz gelegte Lagen Vollgewebe, die die Ausdehnung des innen liegenden Schlauchs in Grenzen halten. Über den Gewebelagen befindet sich als Lauffläche eine dicke, glattflächige, profillose Gummischicht.

Jahrhundertwende: Reifen werden Pneumatiks genannt. Sie sind profillos und weiß. Als Profilersatz dient so genannter Gleitschutz in Form von Gürtel mit Ledernoppen, Stahlrieten oder Stahlnägeln, die wie heutige Schneeketten über den Reifen gezogen werden.

1904: Continental bringt den ersten Profilreifen auf den Markt.

Um 1918: Bei der Reifenherstellung wird von Michelin erstmals Ruß beigemischt. Der Reifengummi wurde strapazierfähiger und erheblich langlebiger. Nebeneffekt: Der Reifen ist bis heute schwarz.

1922: Entwicklung des ersten Stahlwulstreifens von Dunlop. Er wird mit der 1924 von Dunlop weiterentwickelten Tiefbettfelge zum Produktstandard.

Bis Ende der 1920er Jahre sind Wulstreifen Standard für Motorräder und Autos. Die wulstartigen Innenkanten des Wulstreifens werden in ein entsprechendes Profil (C-Profil) in der Felge gedrückt. Im Wulst steckt ein Drahtkern. Damit bei Belastung die Wulst nicht aus dem Felgenprofil rutscht, müssen die Reifen mit hohem Luftdruck (> 3, 5 bar) gefahren werden. Wulstreifen heißen in England Beaded Edge Tyre, in den USA Clincher Tire.

Mitte der 1920er Jahre wird die Cord-Karkasse von Dunlop eingeführt. Der Wechsel vom Hochdruck- zum Niederdruckreifen, auch Cord-Ballonreifen genannt, mit einem Querschnittsverhältnis Höhe/Breite von 0,98 bewirkt eine wesentliche Verbesserung des Fahrkomforts, aber auch der Fahrsicherheit.

Ab 1925: Beginn der Entwicklung des Diagonalreifens. Drahtseilverstärkte Wülste halten den Reifen in den Felgenhörnern. Für sicheren Sitz sorgte der zwischen 1,5 bis 2 bar aufgepumpte Schlauch (ab 1930 serienmäßig bei Autos und Motorrädern). Die Karkasse des Diagonalreifens erhält ihre Stabilität durch mehrere schräg übereinander gelegte Gewebelinien, die ins Gummi eingebettet sind. Das anfangs noch verwendete

Baumwollgewebe wurde bald durch Nylon ersetzt. Diagonalreifen waren bis in die 1980er Jahre die übliche Bereifung. Heute sind immer noch rund die Hälfte der verkauften Motorradreifen Diagonalreifen.

1950er Jahre: Weißwandreifen kommen bei Motorrädern auf. Entwicklung der Reifenprofile. Erstmals erhalten Vorderreifen ein Rillenprofil, Hinterreifen das Blockprofil. Bekannt wird hier 1954 der Fulda Rasant mit einem hakenförmigen Blockprofil.

1974: Metzeler stellt den ersten Niederquerschnittreifen der Serie 80 und 90 für Motorräder vor.

Mitte 1970er Jahre: Entwicklung der V-Reifen.

Ende der 1970er Jahre: Die zölligen Maßangabe für den Reifenquerschnitt werden durch metrische Größen ersetzt. Niederquerschnittreifen setzen sich immer mehr durch. Bei modernen Niederquerschnittreifen liegt das Verhältnis Reifen-Höhe zu -Breite bis zu 0,30:1. Niederquerschnittreifen bieten ein deutlich besseres Fahrverhalten. Geschätzt werden sie wegen ihrer sportlichen Optik, bei Oldtimern stören sie jedoch die originale Gesamterscheinung.

1978: Metzeler führt als erster Reifenhersteller Schlauchlosreifen für Motorräder in Europa ein.

1982: Metzeler stellt den ME 33 Laser vor. Er ist der erste Vorderreifen mit quer zur Fahrtrichtung angeordneten Profilirillen. Der Reifen führt zu einer deutlichen Verbesserung bei Lenkpräzision und Fahrstabilität. Heute wird dieses Baumuster für alle modernen Motorradreifen angewendet.

1983: Einführung der Radial-Gürtelreifen. Anstelle der Diagonalkarkasse verlaufen die Gewebelagen nun genau im 90-Grad-Winkel zwischen den Reifenwülsten. Bei Radialreifen, auch Gürtelreifen genannt, sind die Karkasseeinlagen aus einer oder mehreren Lagen gummierten Cordfasern radial, also quer zur Fahrtrichtung angebracht. Zudem ist eine gürtelförmig angeordnete härtere Schicht unterhalb der Lauffläche in das Gummi eingearbeitet. Sie gibt dem Reifen noch mehr Stabilität und damit ein besseres Kurvenverhalten, bessere Bremsleistung und begünstigt weniger Sprit-Verbrauch.

1992: Metzeler stellt den weltweit ersten Hinterradreifen in Radialbauweise mit 0°-Stahlgürtel, den ME Z1, vor.

@asp Klassik