

MICHELIN RENNSTRECKE 2023



michelin.de
michelin.at
michelin.ch



INNOVATION IST EINER DER WICHTIGSTEN WERTE DES UNTERNEHMENS UND STEHT IM ZENTRUM ALLER UNSERER TÄTIGKEITEN.

- 6000 Beschäftigte weltweit
- Jahresbudget für Forschung und Entwicklung: 682 Mio. €
- Verdreifachung der Patente innerhalb von zehn Jahren

Michelin investiert in Innovation mit drei Prioritäten:

- Beschleunigte Entwicklung neuer Produktlinien für die Marke MICHELIN und für die anderen Marken der Michelin Gruppe
- Ununterbrochener Fortschritt der Performance und damit stetige Verbesserung der vorhergehenden Produktgeneration
- Entwicklung bahnbrechender Innovationen und damit komplett neuartiger Lösungen für Mobilitätsherausforderungen

Modernisierung des Michelin Forschungs- und Entwicklungszentrums in Ladoux, Frankreich

Mit der Einweihung des neuen Urbalad-Gebäudes hat Michelin die Modernisierung des weltweiten Forschungszentrums in Ladoux, Frankreich, eingeläutet, das 2015 sein 50-jähriges Bestehen feierte. Michelin hat mehr als 270 Mio. Euro investiert, um das Innovationspotenzial zu verstärken.

Konzentriertes Know-how

- 3400 Mitarbeiter
- Über 350 verschiedene spezialisierte Berufe

450 ha Nutzfläche, davon

- 380 ha Testfläche
- Zufahrtsareal und Anbauflächen
- 79 Gebäude mit insgesamt 174.420 m²
- 21 Teststrecken



MICHELIN UND DER MOTORRADSPORT

1973

Michelins erster 500 cm³ GP-Sieg

1974

Michelin führt Slick-GP-Reifen ein

1976

Michelins erster 500-cm³-Weltmeistertitel

1977

Fünf Weltmeistertitel für Michelin (50, 125, 250, 350 und 500 cm³)

1983

Michelins erster 500-cm³-GP-Sieg mit Radialreifen

1987

Michelins erste Radialreifen-Serienproduktion

1992

Der erste 500-cm³-GP-Reifen mit Silica-Mischung

1994

Michelin führt Dual-Compound-Technology im 500-cm³-GP ein

1999

Markteinführung des Supersport-Reifens MICHELIN Pilot Sport

2005

Der erste Strassenreifen mit MICHELIN 2CT-Technology: MICHELIN Power Race

2016

Michelin kehrt als offizieller Reifenlieferant zur MotoGP™ zurück

2019

Michelin ist offizieller Reifenlieferant des FIM Enel MotoE™ World Cup

RENNSPORT

MICHELIN Reifen stehen für Vertrauen und Sicherheit. Daher sind wir in verschiedenen Wettbewerben im Rennsport präsent und streben dort nach der besten Performance.

MOTOGP™

MICHELIN IST OFFIZIELLER AUSRÜSTER IN DER KATEGORIE MOTOGP™ SEIT DER RÜCKKEHR 2016



SEIT 1973 ERRANG MICHELIN 470 SIEGE UND 32 WELTMEISTERTITEL IN DER KÖNIGSDISZIPLIN MIT 15 VERSCHIEDENEN FAHRERN.

KENNZAHLEN:



362,4 KM/H: ABSOLUTER GESCHWINDIGKEITSREKORD IN DER MOTOGP™ IN 2021 VON «JOHANN» ZARCO (DUCATI) IN QATAR & VON «BRAD» BINDER (KTM) IN MUGELLO (ITALIEN).



55°: MAXIMALE SCHRÄGLAGE EINES MICHELIN POWER RAIN (REGENREIFEN)



6 SEKUNDEN: ZEIT, UM VON 340 KM/H AUF 90 KM/H ZU VERZÖGERN (ERSTE KURVE AUF DER SEPANG-STRECKE, MALAYSIA)



3,5 L: ANZAHL AN LITERN VON VERDRÄNGTEM WASSER PRO SEKUNDE BEI EINEM MICHELIN POWER RAIN BEI 320 KM/H

WSBK (WORLD SUPERBIKE)



12 WELTMEISTERTITEL



NATIONALE SUPERBIKE-MEISTERSCHAFTEN:

CEV/ESBK (SPANIEN): 5 MEISTERTITEL

FSBK (FRANKREICH): 6 MEISTERTITEL

CIV (ITALIEN): 2 MEISTERTITEL

BSB (UK): 2 MEISTERTITEL

ASBK (AUSTRALIEN): 2 MEISTERTITEL

IDM (DEUTSCHLAND): 1 MEISTERTITEL

HSBK (GRIECHENLAND): 6 MEISTERTITEL

SSBK (SCHWEDEN): 3 MEISTERTITEL

EWC (ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP)



15 WELTMEISTERTITEL



13 SIEGE BEI DEN 24 H VON LE MANS (MOTORRAD)



13 SIEGE BEIM BOL D'OR



16 SIEGE BEIM 8-STUNDEN-RENNEN VON SUZUKA



1 SIEG BEIM 8-STUNDEN-RENNEN IN OSCHERSLEBEN



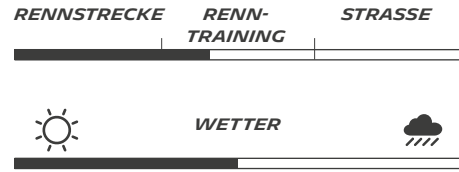
2 SIEGE BEIM 8-STUNDEN-RENNEN VON DOHA



3 WELTMEISTERTITEL IN DER SUPERSTOCK-KATEGORIE

MICHELIN

POWER PERFORMANCE SLICK



AUF GEWINNKURS – RUNDE FÜR RUNDE



AUFWÄRMEN

Der Reifen liefert den von der ersten Runde an benötigten Grip. Die verwendeten Materialien sorgen für eine rasche Aufwärmzeit des Gummis und der Reifen profitiert von den neuesten Technologie-Entwicklungen aus der MotoGP™.



DAUERHAFTES PERFORMANCE

Der Reifen sorgt für eine konstante Performance, Runde für Runde. Diese Konstanz wird durch die Bodenaufstandsfläche erzielt, die während der verschiedenen Schräglagephasen unverändert bleibt.⁽¹⁾



EINFACHES HANDLING

Entwickelt für Amateur- und Profirennfahrer sowie für alle Motorradtypen.

NICHT FÜR ÖFFENTLICHE STRASSEN ⚠

MOTORRÄDER 600 CM³ UND 1000 CM³

Vorsichtsmaßnahmen für Lagerung und Transport:

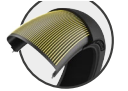
Die MICHELIN Power Performance Slick Reifen können Schaden nehmen, wenn sie unterhalb von 10° C gelagert, transportiert oder montiert werden. Für weitere Informationen: S. 22

Produkt für den Rennsportinsatz. Bitte beachten Sie für optimale Performance die Einsatzempfehlungen und technischen Hinweise.

MICHELIN
CARBON BLACK
TECHNOLOGY

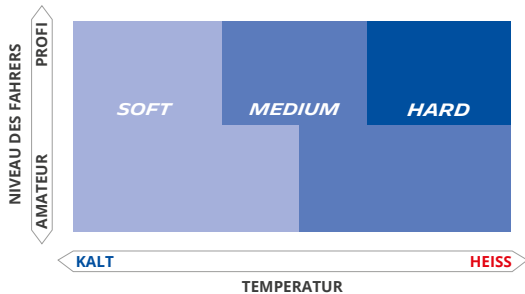


MICHELIN
ARAMID SHIELD
TECHNOLOGY



MICHELIN
RADIAL-2AT
TECHNOLOGY

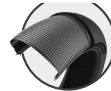
**RADIAL
2AT**



MINIMALER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽²⁾	2,1 BAR
HEISSLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽³⁾	2,3 BIS 2,5 BAR
HEISSLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	2,3 BIS 2,5 BAR

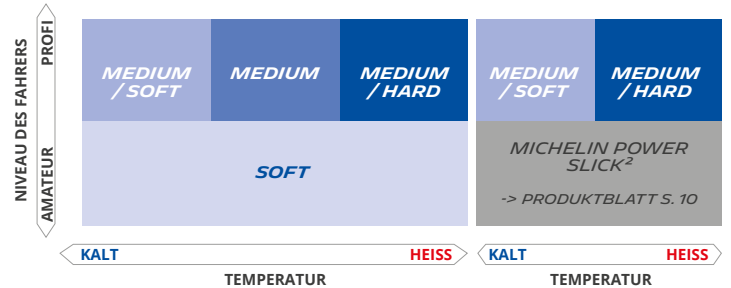


MICHELIN
RADIAL-X
TECHNOLOGY



DIMENSION 200/55 R 17

DIMENSION 190/60 R 17



1,3 BAR
1,5 BIS 1,7 BAR
1,5 BIS 1,7 BAR

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	Version	CAI
120	70	R	17	58	V	TL Soft	450713
120	70	R	17	58	V	TL Medium	890610
120	70	R	17	58	V	TL Hard	845413

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	Version	CAI
N 190	60	R	17		TL	Medium/Soft + (4)	600487
N 190	60	R	17		TL	Medium/Hard + (4)	184386
	200	R	17	78	V	TL Soft	373531
N 200	60	R	17		TL	Medium	329713
N 200	60	R	17		TL	Hard	031633

(1) Interne Studie auf der Rennstrecke von Jerez, September 2017, Yamaha R1 & BMW S 1000 RR

(2) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt oder vor dem Auflegen der Reifenwärmer

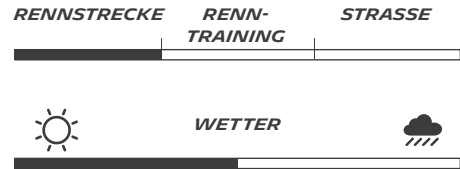
(3) Michelin empfiehlt die Reifenwärmer auf 90° C einzustellen und die Reifen für mindestens 1 Stunde aufzuwärmen.

Die Reifenfülldrucke sind rein informativ und abhängig vom Material und deren korrekten Funktionsweise.

(4) montierbar auf 600-cm³-Motorrädern mit 5,5-Zoll-Felge

MICHELIN

POWER PERFORMANCE CUP



AUF GEWINNKURS – RUNDE FÜR RUNDE



AUFWÄRMEN

Der Reifen liefert den von der ersten Runde an benötigten Grip. Die verwendeten Materialien sorgen für eine rasche Aufwärmzeit des Gummis und der Reifen profitiert von den neuesten Technologie-Entwicklungen aus der MotoGP™.



DAUERHAFTES PERFORMANCE

Der Reifen sorgt für eine konstante Performance, Runde für Runde. Diese Konstanz wird durch die Bodenaufstandsfläche erzielt, die während der verschiedenen Schräglagephasen unverändert bleibt.⁽¹⁾



EINFACHES HANDLING

Die Profil-Version des MICHELIN Power Performance Slick wurde für Amateur- und Profirennfahrer sowie für alle Motorradtypen entwickelt. Der Reifen ist für Supersport-Motorräder mit 600 cm³ in nationalen und internationalen Wettbewerben optimiert.

NICHT FÜR ÖFFENTLICHE STRASSEN ⚠

MOTORRÄDER 600 CM³

Vorsichtsmaßnahmen für Lagerung und Transport:

Die MICHELIN Power Performance Cup Reifen können Schaden nehmen, wenn sie unterhalb von 10° C gelagert, transportiert oder montiert werden. Für weitere Informationen: S. 22

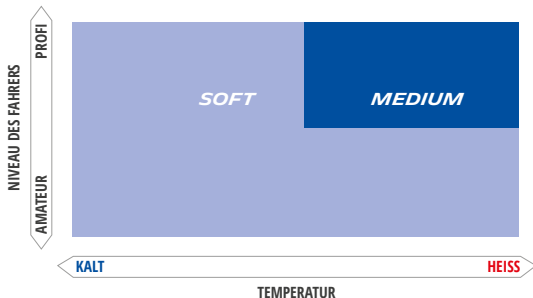
Produkt für den Rennsportinsatz. Bitte beachten Sie für optimale Performance die Einsatzempfehlungen und technischen Hinweise.



MICHELIN
RADIAL-2AT
TECHNOLOGY



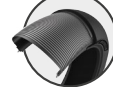
MICHELIN
2CT
TECHNOLOGY



MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽²⁾	2,1 BAR
HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽³⁾	2,3 BIS 2,5 BAR
HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	2,3 BIS 2,5 BAR



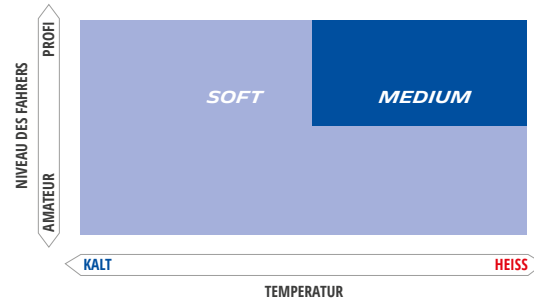
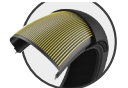
MICHELIN
RADIAL-X
TECHNOLOGY



MICHELIN
CARBON BLACK
TECHNOLOGY



MICHELIN
ARAMID SHIELD
TECHNOLOGY



1,3 BAR
1,5 BIS 1,7 BAR
1,5 BIS 1,7 BAR

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	Version	CAI
120	70	R	17	58	V	TL Soft	776782
120	70	R	17	58	V	TL Medium	112600

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	Version	CAI
190	55	R	17	75	V	TL Soft	035792
190	55	R	17	75	V	TL Medium	610363

(1) Interne Studie auf der Rennstrecke von Jerez, September 2017, Yamaha R6

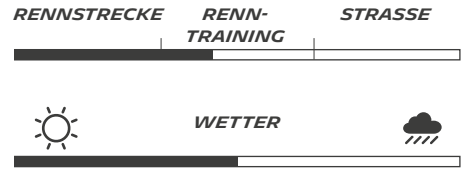
(2) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt oder vor dem Auflegen der Reifenwärmer

(3) Michelin empfiehlt die Reifenwärmer auf 90 °C einzustellen und die Reifen für mindestens 1 Stunde aufzuwärmen. Die Reifenfülldrucke sind rein informativ und abhängig vom Material und deren korrekten Funktionsweise.

MICHELIN

POWER PERFORMANCE 24

 EINSATZ VON REIFENWÄRMERN ERFORDERLICH



SCHNELLE RUNDENZEITEN – TURN FÜR TURN!



AUSDAUER PUR

Der Hinterradreifen ist für 2 Turns bei Langstreckenrennen konzipiert. Dies macht der Technologietransfer aus der MotoGP™ möglich.



SCHNELLES AUFWÄRMEN

Die verwendeten Materialien ermöglichen eine rasche Aufwärmzeit des Gummis, dadurch liefert der Reifen den von der ersten Runde an benötigten Grip. Der Reifen profitiert von den neuesten Technologie-Entwicklungen aus der MotoGP™.



DAUERHAFTE PERFORMANCE

Der Reifen garantiert eine konstante Performance, Runde für Runde⁽¹⁾. Diese Konstanz wird durch die Bodenaufstandsfläche erzielt, die während der verschiedenen Schräglagephasen unverändert bleibt.

NICHT FÜR ÖFFENTLICHE STRASSEN 

MOTORRÄDER 1000 CM³

Vorsichtsmaßnahmen für Lagerung und Transport:

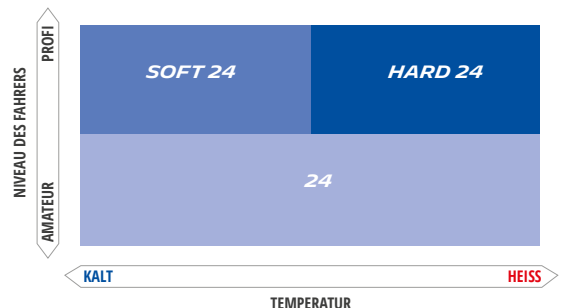
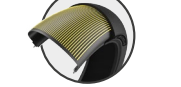
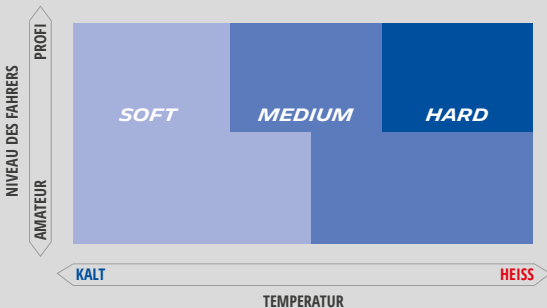
Die MICHELIN Power Performance 24 Reifen können Schaden nehmen, wenn sie unterhalb von 10° C gelagert, transportiert oder montiert werden. Für weitere Informationen: S. 22

Produkt für den Rennsportinsatz. Bitte beachten Sie für optimale Performance die Einsatzempfehlungen und technischen Hinweise.



WELCHER IST DER RICHTIGE VORDERREIFEN?

FÜR DIE LANGSTRECKE WIRD EMPFOHLEN, EINEN MICHELIN POWER PERFORMANCE 24 (HINTEN) MIT EINEM 120/70 R 17 MICHELIN POWER PERFORMANCE SLICK (VORNE) ZU KOMBINIEREN.



 MINIMALER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽²⁾	1,3 BAR
 HEISSLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽³⁾	1,5 BIS 1,7 BAR
 HEISSLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	1,5 BIS 1,7 BAR

(1) Interne Studie auf der Rennstrecke von Jerez, September 2017, Yamaha R6
 (2) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt oder vor dem Auflegen der Reifenwärmer
 (3) Michelin empfiehlt die Reifenwärmer auf 90° C einzustellen und die Reifen für mindestens 1 Stunde aufzuwärmen. Die Reifenfülldrucke sind rein informativ und abhängig vom Material und der korrekten Funktionsweise

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	Version	CAI
200	55	R	17	78	V	TL 24	967394
200	60	R	17			TL Soft 24	732252
200	60	R	17			TL Hard 24	630410

MICHELIN POWER RAIN



Welcher ist der richtige Reifen für ein 300 - 400 cm³-Motorrad?

Für ein Motorrad mit einer 2.75"-Felge vorn und einer 4.0"-Felge hinten (Minstdimensionen) empfiehlt Michelin die Montage des MICHELIN Power Rain vorn in Laufrichtung und hinten entgegen der Laufrichtung.



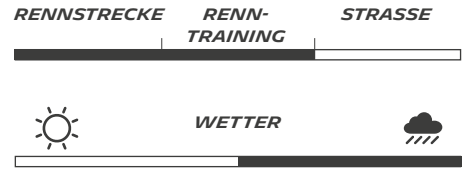
MINIMALER KALTLUFTDRUCK AUF FEUCHTER RENNSTRECKE	2,3 BAR
MINIMALER KALTLUFTDRUCK AUF NASSER RENNSTRECKE	2,4 BAR
MINIMALER KALTLUFTDRUCK AUF STARK NASSER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	2,4 BAR

1,8 BAR
2,2 BAR
2,4 BAR

Breite	Höhe	Zoll	TL / TT	CAI	Jede Dimension kompatibel für 600 bis 1000 cm ²
12	60	R	17	TL	824200 Power Rain (entspricht 120/70 R 17)

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	CAI	Jede Dimension kompatibel für 600 bis 1000 cm ²
N 19	69	R	17	73	V	TL	850703 Power Rain+ (entspricht 190/55 R 17)

(1) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt



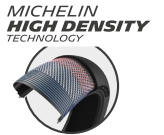
DER 100-%- REGENREIFEN



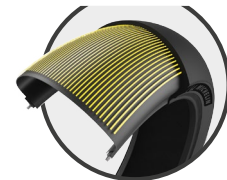
EXTREMER GRIP, SELBST IM REGEN!

Speziell konstruiert für Regenrennen und Renntrainings im Regen. Das dafür eigens entwickelte Gummi erlaubt eine maximale Haftung auf nasser Strecke und eine optimale Wasserableitung dank offener Profilstaltung.

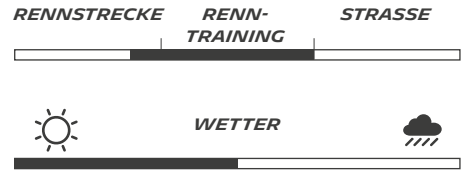
NICHT FÜR ÖFFENTLICHE STRASSEN



MICHELIN ARAMID SHIELD TECHNOLOGY



MICHELIN POWER SLICK 2



OPTIMALER GRIP AUF DER RENNSTRECKE



MAXIMALE HAFTUNG FÜR BESSERE RUNDENZEITEN

Die MICHELIN 2 CT Technology vorne und MICHELIN 2CT+ Technology hinten sorgen für optimale Stabilität und für hervorragenden Grip in Schräglage.



HOCHLEISTUNG VOM START WEG

Synthetische Komponenten sorgen für ein ultraschnelles Aufwärmen. Der Einsatz von Reifenwärmern wird empfohlen, ist aber nicht notwendig.



KONSTANTE PERFORMANCE

Ob in einer einzelnen Runde oder im Langstreckeneinsatz: gleichbleibende Performance dank Rußgummimischung.

NICHT FÜR ÖFFENTLICHE STRASSEN

Vorsichtsmaßnahmen für Lagerung und Transport:

Die MICHELIN Power Slick 2 Reifen dürfen bei Temperaturen unter 5° C nicht bewegt oder montiert werden und müssen für mindestens 24 Stunden vor der Montage oder Demontage einer Umgebungstemperatur von mindestens 10° C ausgesetzt sein.



Besserer Grip +
Langlebigkeit
24 %

Besserer Grip +
Schräglage
2 x 38 %



Besserer Grip +
Langlebigkeit
28 %

Besserer Grip +
Schräglage
2 x 36 %



EMPFOHLENER MINIMALER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE **2,1 BAR**
EMPFOHLENER MINIMALER HEISSLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE **2,4 BAR**

1,5 BAR
1,7 BAR

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	CAI	
120	70	ZR	17	58	(W)	TL	319748

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	CAI	
190	55	ZR	17	75	(W)	TL	215802
200	55	ZR	17	78	(W)	TL	219685

MICHELIN POWER CUP 2



**ERST-
AUSRÜSTUNG**

**KTM DUKE 890 R,
SUPER DUKE 1290 RR**



Besserer Grip +
Langlebigkeit
24 %

Besserer Grip +
Schräglage
2 x 38 %



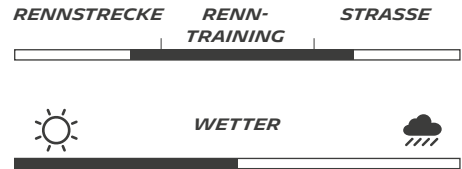
Besserer Grip +
Langlebigkeit
28 %

Besserer Grip +
Schräglage
2 x 36 %



EMPFOLENER MINIMALER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE **2,1 BAR**
EMPFOLENER MINIMALER HEISSLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE **2,4 BAR**

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	CAI	
120	70	ZR	17	58	(W)	TL	451092



FÜR RENNSTRECKE UND STRASSE



MAXIMALER GRIP

Die Zweikomponenten-Gummimischungen sorgen für maximalen Grip in der Kurve und beim Herausbeschleunigen dank der MICHELIN 2CT Technology vorne und MICHELIN 2CT+ Technology hinten.



HOCHLEISTUNG VOM START WEG

Plug and Play: Synthetische Komponenten sorgen für ultraschnelles Aufwärmen und sofortige Performance auf Straße und Rennstrecke. Einsatz von Reifenwärmern nicht erforderlich, aber möglich.



HIGH PERFORMANCE MADE TO LAST

Konstant hohe Leistung, sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke, dank der MICHELIN Carbon Black Technology im Laufflächengummi. Von KTM als Erstausrüstung für die 890 Duke R ausgewählt.

MIT STRASSENZULASSUNG

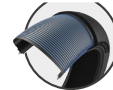
Vorsichtsmaßnahmen für Lagerung und Transport:

Die MICHELIN Power Cup 2 Reifen dürfen bei Temperaturen unter 5° C nicht bewegt oder montiert werden und müssen für mindestens 24 Stunden vor der Montage oder Demontage einer Umgebungstemperatur von mindestens 10° C ausgesetzt sein.

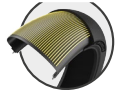
MICHELIN
PREMIUM TOUCH
DESIGN



MICHELIN
RADIAL-X EVO
TECHNOLOGY



MICHELIN
ARAMID SHIELD
TECHNOLOGY

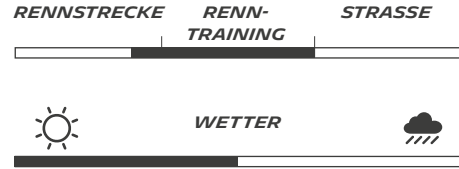


EMPFOLENER MINIMALER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE **1,5 BAR**
EMPFOLENER MINIMALER HEISSLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE **1,7 BAR**

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	CAI	
180	55	ZR	17	73	(W)	TL	528570
190	55	ZR	17	75	(W)	TL	159578
200	55	ZR	17	78	(W)	TL	149276

Rennstrecke | ≤ 600 cm³

MICHELIN POWER CUP EVO



ENTWICKELT FÜR DIE RENNSTRECKE FÜR MOTORRÄDER VON 250 BIS 600 CM³



MAXIMALER GRIP

Vielseitiger Rennreifen mit hervorragendem Grip dank der MICHELIN 2CT Technology.



FÜR KLEINE MOTORRÄDER

Ein Plug & Play-Reifen, der sofort und ohne spezielle Einstellungen verwendet werden kann; ein Reifenwärmer wird empfohlen, ist aber nicht zwingend erforderlich.

MOTORRÄDER ≤ 600 CM³

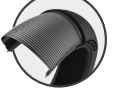
Vorsichtsmaßnahmen für Lagerung und Transport:

Die MICHELIN Power Cup Evo Reifen dürfen bei Temperaturen unter 5° C nicht bewegt oder montiert werden und müssen für mindestens 24 Stunden vor der Montage oder Demontage einer Umgebungstemperatur von mindestens 10° C ausgesetzt sein.

MICHELIN
CARBON BLACK
TECHNOLOGY

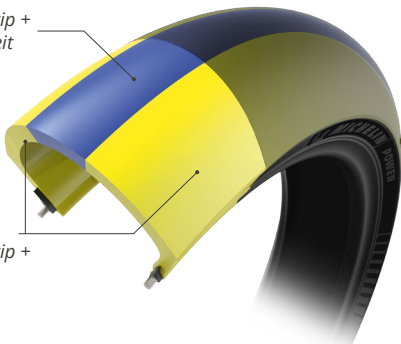


MICHELIN
RADIAL-X
TECHNOLOGY



Besserer Grip +
Langlebigkeit
24 %

Besserer Grip +
Schräglage
2 x 38 %



MICHELIN
2CT
TECHNOLOGY

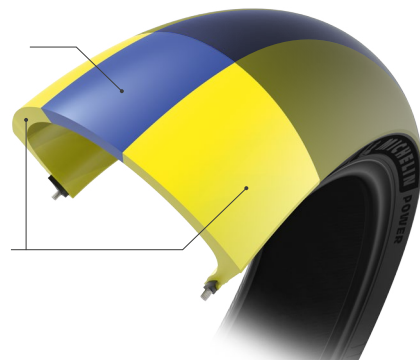


MICHELIN
CARBON BLACK
TECHNOLOGY



Besserer Grip +
Langlebigkeit
28 %

Besserer Grip +
Schräglage
2 x 36 %



MICHELIN
2CT
TECHNOLOGY



MICHELIN
CARBON BLACK
TECHNOLOGY



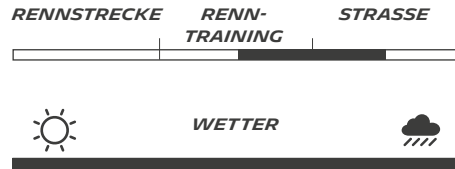
MINIMALER EMPFOHLENER KALTLUFTDRUCK	2,1 BAR
MINIMALER EMPFOHLENER HEISSLUFTDRUCK	2,4 BAR

1,5 BAR
1,7 BAR

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	CAI
110	70	ZR	17	54	(W)	TL 833295
120	70	ZR	17	58	(W)	TL 149126

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	CAI
140	70	ZR	17	66	W	TL 389695
150	60	ZR	17	66	W	TL 981679
160	60	ZR	17	69	(W)	TL 050185

MICHELIN POWER GP



STRASSE ODER RENNSTRECKE – SOWOHL ALS AUCH!



OPTIMIERTER GRIP

Reifen mit MICHELIN 2CT Technology vorne und MICHELIN 2CT+ Technology hinten. Exzellenter Grip in Schräglage dank Rußmischung, 6,5 % Profilrillenanteil und breiten Slick-Zonen an den Reifenschultern.



EINFACHE FAHRBARKEIT AUF STRASSE UND RENNSTRECKE

Eine ideale Kontur sorgt für leichtes Handling auf Straße und Rennstrecke.



PERFORMANCE VOM START WEG

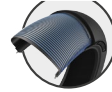
Synthetische Komponenten sorgen für ultraschnelle Aufwärmzeiten und hohe Performance auf Rennstrecke und Straße von Beginn an.

MIT STRASSENZULASSUNG

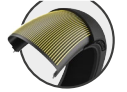
MICHELIN
PREMIUM TOUCH
DESIGN



MICHELIN
RADIAL-X^{EVO}
TECHNOLOGY

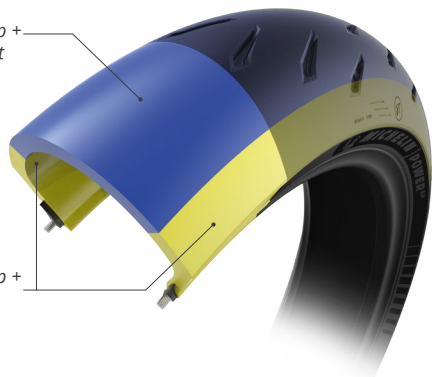


MICHELIN
ARAMID SHIELD
TECHNOLOGY



Besserer Grip +
Langlebigkeit
68 %

Besserer Grip +
Schräglage
2 x 16 %



MICHELIN
2CT
TECHNOLOGY



MICHELIN
CARBON BLACK
TECHNOLOGY



MICHELIN
SILICA
TECHNOLOGY



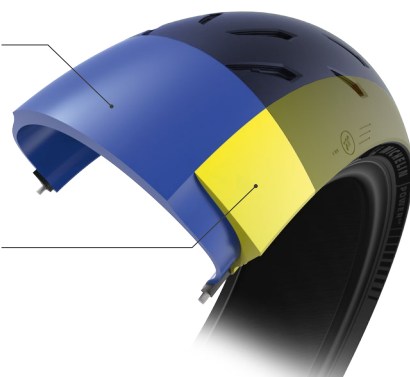
MINIMALER EMPFOHLENER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE

2,1 BAR



Besserer Grip +
Langlebigkeit
55 %

Besserer Grip +
Schräglage
2 x 22,5 %



MICHELIN
2CT+
TECHNOLOGY



MICHELIN
CARBON BLACK
TECHNOLOGY



MICHELIN
SILICA
TECHNOLOGY



1,9 BAR

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	CAI	
120	70	ZR	17	58	(W)	TL	171285

Breite	Höhe	Zoll	Load-Index	Speed-Index	TL / TT	CAI	
180	55	ZR	17	73	(W)	TL	863487
190	50	ZR	17	73	(W)	TL	199086
190	55	ZR	17	75	(W)	TL	036004
200	55	ZR	17	78	(W)	TL	000662

MICHELIN POWER SUPERMOTO SLICK



**NICHT FÜR
ÖFFENTLICHE
STRASSEN**



DER REIFEN FÜR SUPERMOTO-WETTBEWERBE



VERSCHIEDENE VERSIONEN FÜR UNTERSCHIEDLICHE BEDINGUNGEN

Wählen Sie je nach Rennstrecke und Witterung die am besten geeignete Version. Spezielle Gummimischungen für alle Streckenbedingungen und optimale Standzeit.



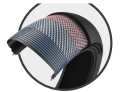
SOFORTIGES UND PRÄZISES FEEDBACK

Von den Piloten für sein Einlenkverhalten und das präzise, unmittelbare Feedback geschätzt.

MICHELIN
CARBON BLACK
TECHNOLOGY



MICHELIN
HIGH DENSITY
TECHNOLOGY



MINIMALER EMPFOHLENER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,8 BAR
MINIMALER EMPFOHLENER HEISSLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	2,0 BAR

Breite	Höhe	Zoll	TL/TT	Version	CAI
120	80	-	16	TL B: Medium-Soft	313249
120	75	R	16.5	TL A: Soft	715737
120	75	R	16.5	TL B: Medium-Soft	366559

(1) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt oder vor dem Auflegen der Reifenwärmer



MINIMALER EMPFOHLENER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,6 BAR
MINIMALER EMPFOHLENER HEISSLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	1,9 BAR

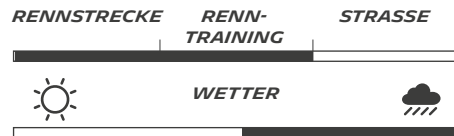
Breite	Höhe	Zoll	TL/TT	Version	CAI
160	60	R	17	TL B2: Medium-Soft	850136
160	60	R	17	TL C: Medium	487703

VERSIONEN A, B und C: vom stärksten Grip bis zur längsten Lebensdauer
VERSION B2: Entwickelt für noch mehr Grip und Konstanz im Vergleich zum Vorgänger MICHELIN Power SuperMoto B

MICHELIN POWER SUPERMOTO RAIN



**NICHT FÜR
ÖFFENTLICHE
STRASSEN**



FÜR SUPERMOTO- WETTBEWERBE – BEI REGEN UND NASSER STRECKE



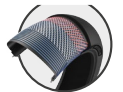
EXTREME NASSHAFTUNG!

Reifen mit MICHELIN 2CT und 2CT+ Technology. Hervorragender Grip in Schräglage dank der MICHELIN Carbon Black Technology und einem Hohlraumanteil von 6,5 % mit breiten Slickbereichen an den Schultern.

MICHELIN
SILICA
TECHNOLOGY



MICHELIN
HIGH DENSITY
TECHNOLOGY



MINIMALER EMPFOHLENER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	2,0 BAR
--	---------

Breite	Höhe	Zoll	TL/TT	Version	CAI
120	80	-	16	TL Rain	886449
120	75	R	16.5	TL Rain	060771



MINIMALER EMPFOHLENER KALTLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,8 BAR
--	---------

Breite	Höhe	Zoll	TL/TT	Version	CAI
160	60	R	17	TL Rain	784399

(1) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt
Bei diesen Angaben handelt es sich um den minimalen Betriebsluftdruck. Genaue Luftdruckangaben entsprechend der jeweiligen Einsatzbedingungen können der Seite 22 entnommen werden.

**INT. DEUTSCHE
SUPERMOTO
MEISTERSCHAFT**



MICHELIN

OFFIZIELLER PARTNER



TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

MICHELIN POWER PERFORMANCE SLICK

Dimension	Felgenbreite (")	Reifenbreite (mm)	Statischer Durchmesser (mm)	Stat. Abrollumfang (mm)
120 / 70 R 17	3.5	120	600	1885
190 / 60 R 17	5.5	190	654	2053
200 / 55 R 17	6.0	200	660	2073
200 / 60 R 17 (Speed)	6.0	200	666	2091
200 / 60 R 17 (Endurance)	6.0	200	675	2120

MICHELIN POWER PERFORMANCE CUP

Dimension	Felgenbreite (")	Reifenbreite (mm)	Statischer Durchmesser (mm)	Stat. Abrollumfang (mm)
120 / 70 R 17	3.5	120	600	1885
190 / 55 R 17	5.5	190	652	2048

MICHELIN POWER SLICK²

Dimension	Felgenbreite (")	Reifenbreite (mm)	Statischer Durchmesser (mm)	Stat. Abrollumfang (mm)
120 / 70 R 17	3.5	120	602	1891
190 / 55 R 17	5.5/6.0	190	650	2042
200 / 55 R 17	6.0	200	665	2089

MICHELIN POWER CUP²

Dimension	Felgenbreite (")	Reifenbreite (mm)	Statischer Durchmesser (mm)	Stat. Abrollumfang (mm)
120 / 70 R 17	3.5	120	602	1891
180 / 55 R 17	5.5	180	638	2004
190 / 55 R 17	6.0	190	650	2042
200 / 55 R 17	6.0	200	665	2089

MICHELIN POWER CUP EVO

Dimension	Felgenbreite (")	Reifenbreite (mm)	Statischer Durchmesser (mm)	Stat. Abrollumfang (mm)
110 / 70 R 17	3.0	110	585.7	1840
120 / 70 R 17	3.5	120	606	1904
140 / 70 R 17	3.75	140	630.6	1981
150 / 60 R 17	4.25	150	614.3	1930
160 / 60 R 17	4.5	160	630.9	1982

MICHELIN POWER RAIN

Dimension	Felgenbreite (")	Reifenbreite (mm)	Statischer Durchmesser (mm)	Stat. Abrollumfang (mm)
(entspricht 120 / 70 R 17) 12 / 60 R 17	3.5	120	602	1891
(entspricht 190 / 55 R 17) 19 / 69 R 17	6.0	190	648	2036

REIFENFÜLLDRUCK-EMPFEHLUNGEN

MICHELIN POWER PERFORMANCE SLICK, POWER PERFORMANCE CUP

	<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE⁽¹⁾</td> <td>2,1 BAR</td> </tr> <tr> <td>HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN⁽²⁾</td> <td>2,3 BIS 2,5 BAR</td> </tr> <tr> <td>HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)</td> <td>2,3 BIS 2,5 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	2,1 BAR	HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽²⁾	2,3 BIS 2,5 BAR	HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	2,3 BIS 2,5 BAR		<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE⁽¹⁾</td> <td>1,3 BAR</td> </tr> <tr> <td>HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN⁽²⁾</td> <td>1,5 BIS 1,7 BAR</td> </tr> <tr> <td>HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)</td> <td>1,5 BIS 1,7 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,3 BAR	HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽²⁾	1,5 BIS 1,7 BAR	HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	1,5 BIS 1,7 BAR
MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	2,1 BAR														
HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽²⁾	2,3 BIS 2,5 BAR														
HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	2,3 BIS 2,5 BAR														
MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,3 BAR														
HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽²⁾	1,5 BIS 1,7 BAR														
HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	1,5 BIS 1,7 BAR														

(1) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt oder vor dem Auflegen der Reifenwärmer
 (2) Michelin empfiehlt die Reifenwärmer auf 90° C einzustellen und die Reifen für mindestens 1 Stunde aufzuwärmen. Die Reifenfülldrucke sind rein informativ und abhängig vom Material und deren korrekten Funktionsweise.

MICHELIN POWER PERFORMANCE 24

	<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE⁽¹⁾</td> <td>1,3 BAR</td> </tr> <tr> <td>HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN⁽²⁾</td> <td>1,5 BIS 1,7 BAR</td> </tr> <tr> <td>HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)</td> <td>1,5 BIS 1,7 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,3 BAR	HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽²⁾	1,5 BIS 1,7 BAR	HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	1,5 BIS 1,7 BAR
MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,3 BAR						
HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽²⁾	1,5 BIS 1,7 BAR						
HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	1,5 BIS 1,7 BAR						

(1) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt oder vor dem Auflegen der Reifenwärmer
 (2) Michelin empfiehlt die Reifenwärmer auf 90° C einzustellen und die Reifen für mindestens 1 Stunde aufzuwärmen. Die Reifenfülldrucke sind rein informativ und abhängig vom Material und deren korrekten Funktionsweise.

MICHELIN POWER RAIN

	<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF FEUCHTER RENNSTRECKE</td> <td>2,3 BAR</td> </tr> <tr> <td>MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF NASSER RENNSTRECKE</td> <td>2,4 BAR</td> </tr> <tr> <td>MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF STARK NASSER RENNSTRECKE⁽¹⁾</td> <td>2,4 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF FEUCHTER RENNSTRECKE	2,3 BAR	MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF NASSER RENNSTRECKE	2,4 BAR	MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF STARK NASSER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	2,4 BAR		<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE⁽¹⁾</td> <td>1,8 BAR</td> </tr> <tr> <td>HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN⁽²⁾</td> <td>2,2 BAR</td> </tr> <tr> <td>HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)</td> <td>2,4 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,8 BAR	HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽²⁾	2,2 BAR	HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	2,4 BAR
MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF FEUCHTER RENNSTRECKE	2,3 BAR														
MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF NASSER RENNSTRECKE	2,4 BAR														
MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF STARK NASSER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	2,4 BAR														
MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,8 BAR														
HEISLUFTDRUCK MIT AUFGELEGTEN REIFENWÄRMERN ⁽²⁾	2,2 BAR														
HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	2,4 BAR														

(1) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt

MICHELIN SUPERMOTO SLICK

	<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE⁽¹⁾</td> <td>1,8 BAR</td> </tr> <tr> <td>MINIMALER EMPFOHLENER HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)</td> <td>2,0 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,8 BAR	MINIMALER EMPFOHLENER HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	2,0 BAR		<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE⁽¹⁾</td> <td>1,6 BAR</td> </tr> <tr> <td>MINIMALER EMPFOHLENER HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)</td> <td>1,9 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,6 BAR	MINIMALER EMPFOHLENER HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	1,9 BAR
MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,8 BAR										
MINIMALER EMPFOHLENER HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	2,0 BAR										
MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,6 BAR										
MINIMALER EMPFOHLENER HEISLUFTDRUCK (NACH 6 RUNDEN)	1,9 BAR										

(1) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt oder vor dem Auflegen der Reifenwärmer

MICHELIN SUPERMOTO RAIN

	<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE⁽¹⁾</td> <td>2,0 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	2,0 BAR		<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE⁽¹⁾</td> <td>1,8 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,8 BAR
MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	2,0 BAR						
MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE ⁽¹⁾	1,8 BAR						

(1) Reifenfülldruck gemessen mit Reifen und Felge bei Umgebungstemperatur vor der ersten Fahrt
 Bei diesen Angaben handelt es sich um den minimalen Betriebsluftdruck. Genaue Luftdruckangaben entsprechend der jeweiligen Einsatzbedingungen können der Seite 22 entnommen werden.

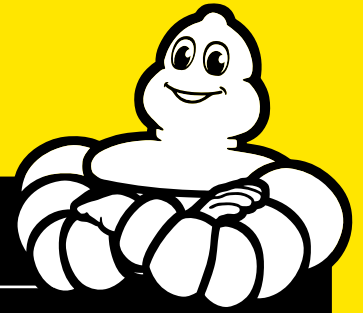
MICHELIN POWER SLICK 2, POWER CUP 2, POWER CUP EVO

	<table border="1"> <tr> <td>EMPFOHLENER MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE</td> <td>2,1 BAR</td> </tr> <tr> <td>EMPFOHLENER MINIMALER HEISLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE</td> <td>2,4 BAR</td> </tr> </table>	EMPFOHLENER MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	2,1 BAR	EMPFOHLENER MINIMALER HEISLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	2,4 BAR		<table border="1"> <tr> <td>EMPFOHLENER MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE</td> <td>1,5 BAR</td> </tr> <tr> <td>EMPFOHLENER MINIMALER HEISLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE</td> <td>1,7 BAR</td> </tr> </table>	EMPFOHLENER MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	1,5 BAR	EMPFOHLENER MINIMALER HEISLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	1,7 BAR
EMPFOHLENER MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	2,1 BAR										
EMPFOHLENER MINIMALER HEISLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	2,4 BAR										
EMPFOHLENER MINIMALER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	1,5 BAR										
EMPFOHLENER MINIMALER HEISLUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	1,7 BAR										

MICHELIN POWER GP

	<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE</td> <td>2,1 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	2,1 BAR		<table border="1"> <tr> <td>MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE</td> <td>1,9 BAR</td> </tr> </table>	MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	1,9 BAR
MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	2,1 BAR						
MINIMALER EMPFOHLENER KALTUFTDRUCK AUF DER RENNSTRECKE	1,9 BAR						

RATSCHLÄGE DES MICHELIN TECHNIKERS



- 1 | Prüfen Sie den Zustand Ihrer Felgen vor der Reifenmontage.

- 2 | Überprüfen Sie den Verschleißgrad Ihrer Reifen, wenn das Motorrad mit bereits benutzten Reifen ausgerüstet ist.

- 3 | Stellen Sie den Kaltluftdruck ein, nachdem der Reifen montiert und ausgewuchtet ist. Halten Sie sich strikt an die von uns empfohlenen Reifenfülldruckwerte.

- 4 | Stellen Sie Ihre Reifenwärmer auf 90° C ein und legen Sie sie für mindestens 1 Stunde auf Ihre Reifen. Überprüfen Sie, ob die Reifenwärmer richtig angeschlossen sind und einwandfrei funktionieren und tun Sie dies regelmäßig während der gesamten Aufwärmphase.

Tipp vom Michelin Mann:
Starten Sie mit dem Auflegen der Reifenwärmer in Höhe des Ventils, so können Sie den Reifendruck leichter überprüfen, da Sie wissen, wo das Ventil positioniert ist.

- 5 | Passen Sie den Reifenfülldruck in heißem Zustand an (bei mindestens 80° C Reifentemperatur), bevor Sie auf die Strecke gehen und notieren Sie diesen.

- 6 | Schrauben Sie die Ventilkappen auf, um die Dichtheit des Ventils zu gewährleisten. Fahren Sie nie ohne die Ventilkappen.

Wenn Sie all diese Punkte beachtet haben, können Sie auf die Strecke gehen!



























- 7 | Überprüfen und notieren Sie bei der Rückkehr in die Box sofort die Reifendrucke, um zu wissen, ob Sie den vom Hersteller empfohlenen korrekten Reifendruck haben. Passen Sie den Druck bei Bedarf entsprechend den empfohlenen Werten an.







- 8 | Legen Sie die Reifenwärmer gleich nach dem Fahren wieder auf, damit die Reifen nicht abkühlen und Sie sie wieder unter optimalen Bedingungen einsetzen können.

Tipp vom Michelin Mann:

Um die Anzahl der Aufwärmphasen zu reduzieren, empfehlen wir, die Reifen den ganzen Tag unter Reifenwärmern zu halten.

RENNSTRECKE – ÜBERSICHT

	MOTORRAD	STRASSEN ZULASSUNG	EINSATZ			WETTER
			RENNSTRECKE	RENN- TRAINING	STRASSE	
SUPERBIKE / SUPERSPORT						
MICHELIN POWER PERFORMANCE SLICK	6					
MICHELIN POWER PERFORMANCE CUP	7	 600 CM ³				
MICHELIN POWER PERFORMANCE 24	8	 LANGSTRECKE				
MICHELIN POWER RAIN	9					
MICHELIN POWER SLICK 2	10					
MICHELIN POWER CUP 2	11					
MICHELIN POWER CUP EVO	12	 ≤ 600 CM ³				
MICHELIN POWER GP	13					

SUPERMOTO						
MICHELIN POWER SUPERMOTO SLICK	14					
MICHELIN POWER SUPERMOTO RAIN	14					

**TECHNISCHE
SPEZIFIKATIONEN** 16

**REIFENFÜLLDRUCK-
EMPFEHLUNGEN** 17

**RATSCHLÄGE DES
MICHELIN TECHNIKERS** 18

INHALT

- 21 *HINWEISE ZUR REIFENMONTAGE*
- 22 *KORREKTER REIFENFÜLLDRUCK AUF DER RENNSTRECKE*
- 23 *AUFWÄRMPHASE*
- 23 *REIFENINSPEKTION*
- 23 *REIFEN AUF PRÜFSTÄNDEN*
- 24 *STÖRUNGEN IM FAHRVERHALTEN*
- 25 *DIE FEINDE EINES REIFENS*
- 26 *GUMMIBRÜCHE DURCH KÄLTE*
- 27 *GLOSSAR PIKTOGRAMME*
- 28 *KONTAKTE*



REIFENMONTAGE

In jedem Fall müssen die technischen Anweisungen des Reifen- bzw. Fahrzeugherstellers zu Rate gezogen werden, ebenso wie die Bedienungsanleitung im Hinblick auf die technischen Daten des Reifens und der Ausrüstungen.

WENN DIE FELGE ABNUTZUNGSERSCHEINUNGEN ODER SCHÄDEN AUFWEIST, MUSS VOR DER DEMONTAGE DES REIFENS DIE LUFT ABGELASSEN WERDEN.



Montage

BEI SCHLAUCHLOSMONTAGE

- Die Felge muss sauber und in gutem Zustand sein.
- Stellen Sie sicher, dass die Felge für einen Schlauchlosreifen geeignet ist.
- Der Austausch des Ventils wird empfohlen.
- **Schmieren** Sie die Innenseite der Felge sowie den Reifenwulst mit einem geeigneten Schmiermittel ein.
- Beachten Sie die Laufrichtung, die mit einem Pfeil auf der Seite gekennzeichnet ist.
- Montieren Sie den Schlauchlosreifen, indem Sie die Wülste mithilfe entsprechender Montierhebel über die Felge ziehen; der Bereich des Ventils wird als letzter über die Felge gezogen.
- Pumpen Sie ohne Ventileinsatz und ohne Unterbrechung auf, bis die beiden Reifenwülste sich auf der Felge gesetzt haben.
- **Pumpen Sie weiter auf bis auf 3,5 bar.**
- **Setzen Sie den Ventileinsatz wieder ein**, pumpen Sie auf den empfohlenen Reifenfülldruck auf und schrauben Sie die Ventilkappe auf.

BEI MONTAGE MIT SCHLAUCH

- Die Felge muss sauber und in gutem Zustand sein.
- Aus Sicherheitsgründen sollten Sie einen neuen Schlauch verwenden.
- Legen Sie den Schlauch kreisförmig aus und platzieren Sie ihn im Reifen.
- Beachten Sie die Laufrichtung, die mit einem Pfeil auf der Seite gekennzeichnet ist.
- **Schmieren** Sie die Reifenwülste von beiden Seiten ein.
- Montieren Sie den Reifen mithilfe der entsprechenden Montierhebel; der Bereich des Ventils wird als letztes über die Felge gezogen.
- **Erhöhen Sie den Reifenfülldruck langsam bis auf 3,5 bar, damit sich die Wülste ordnungsgemäß am Felgenhorn setzen.**
- Entfernen Sie den Ventileinsatz und lassen Sie die Luft vollständig ab, damit sich die Lage eines möglicherweise falsch positionierten Schlauchs korrigiert.
- Setzen Sie den Ventileinsatz wieder ein, pumpen Sie auf den empfohlenen Reifenfülldruck auf und schrauben Sie die Ventilkappe auf.

Demontage

SCHRAUBEN SIE DAS VENTIL HERAUS UND LASSEN SIE DIE LUFT VOLLSTÄNDIG AUS DEM REIFEN AB.



LÖSEN SIE DIE REIFENWÜLSTE VOM FELGENHORN UND SCHMIERN SIE SIE MIT SCHMIERMITTEL EIN.



DEMONTIEREN SIE DEN REIFEN MIT DER FLACHEN SEITE VON ZWEI GEEIGNETEN MONTIERHEBELN.

KORREKTER REIFENFÜLLDRUCK AUF DER RENNSTRECKE

Ein korrekter Reifenfülldruck ermöglicht es, ein optimales Performance-Niveau zu erreichen.

Der Reifenfülldruck sollte bei Umgebungstemperatur eingestellt werden und hängt von den gewählten zu montierenden Reifen ab.

	MINIMALER KALTLUFTDRUCK BEI UMGEBUNGSTEMPERATUR VON REIFEN UND FELGE (unmittelbar vor der ersten Runde)		HEISSLUFTDRUCK	
	Vorne	Hinten	Vorne	Hinten
MICHELIN Power Slick 2	2,1 bar	1,5 bar	2,4 bar	1,7 bar
MICHELIN Power Cup 2	2,1 bar	1,5 bar	2,4 bar	1,7 bar
MICHELIN Power Cup Evo	2,1 bar	1,5 bar	2,4 bar	1,7 bar
MICHELIN Power Rain - abtrocknend	2,3 bar	1,8 bar		
MICHELIN Power Rain - nass	2,4 bar	2,2 bar		
MICHELIN Power Rain - stark nass	2,4 bar	2,4 bar		
MICHELIN Power SuperMoto	1,8 bar	1,6 bar	2,0 bar	1,9 bar
MICHELIN Power SuperMoto Rain – abtrocknend	2,3 bar	1,8 bar		
MICHELIN Power SuperMoto Rain – nass	2,4 bar	2,2 bar		
MICHELIN Power SuperMoto Rain – stark nass	2,4 bar	2,4 bar		
MICHELIN Power GP	2,1 bar	1,9 bar		

Wettbewerbsfahrern mit MICHELIN Power Performance steht Michelin mit Expertise bezüglich des richtigen Reifenfülldrucks zur Verfügung. Dieser ist abhängig von:

- Temperatur von Luft und Strecke
- Beschaffenheit des Pistenbelags (Abrieb)
- Fahrerniveau

Serie	KALTLUFTDRUCK BEI UMGEBUNGSTEMPERATUR VON REIFEN UND FELGE (unmittelbar vor der ersten Runde)		HEISSLUFTDRUCK MIT REIFENWÄRMERN Michelin empfiehlt, die Reifenwärmer auf mindestens 90° C einzustellen und die Reifen für mindestens 1 Stunde aufzuwärmen. Die Reifenfülldrücke dienen nur zur Information und hängen von der Ausrüstung und ihrer korrekten Funktion ab.		HEISSLUFTDRUCK (nach 6 Runden)	
	Vorne	Hinten	Vorne	Hinten	Vorne	Hinten
MICHELIN Power Performance	2,1 bar	1,3 bar	2,3 – 2,5 bar	1,5 – 1,7 bar	2,3 – 2,5 bar	1,5 – 1,7 bar

Einsatz von Reifenwärmern

- MICHELIN Power Slick 2, MICHELIN Power Cup 2 und MICHELIN Power Cup Evo sind für eine kurze Aufwärmzeit konzipiert: Vorheizen mit Reifenwärmern nicht erforderlich (aber möglich).
- Beim Einsatz von Reifenwärmern sollte der bei Umgebungstemperatur eingestellte Reifenfülldruck vor der ersten Runde gleich sein wie ohne Reifenwärmer.
- Die Verwendung von Reifenwärmern ermöglicht es, den Betriebs-Reifenfülldruck schneller zu erreichen. Auch mit Einsatz von Reifenwärmern darf unter keinen Umständen mit niedrigerem Reifenfülldruck gestartet werden. Das Ziel der Reifenwärmer ist es, den optimalen Betriebs-Reifenfülldruck schneller zu erreichen und die Aufwärmzeit zu verkürzen.
- Michelin empfiehlt, die Reifenwärmer auf 70° C (kalter Untergrund) bis 90° C (heißer Untergrund) einzustellen und die Reifen mindestens 1 Stunde vor der ersten Fahrt aufzuwärmen.
- Wenn Reifenwärmer für den MICHELIN Power Rain eingesetzt werden, sollten sie zwischen 30° C (kalte Untergründe) und 50° C (heiße Untergründe) eingestellt werden.
- Diese Reifenfülldruckempfehlungen gelten für die Rennstrecke. Für Straßeneinsätze gelten die Luftdruckempfehlungen der Hersteller. Für Rennreifen, die auf Straßen zugelassen sind oder Straßenreifen für gelegentlichen Renneinsatz ist es wichtig sicherzustellen, dass der Reifenfülldruck nach dem Einsatz auf der Rennstrecke wieder auf den korrekten Luftdruck für den Straßeneinsatz eingestellt wird.

AUFWÄRMPHASE



Um die beste Performance zu erreichen, muss man dem Reifen Zeit geben.

Diese Zeitdauer, Aufwärmphase genannt, entspricht der Dauer, die benötigt wird, um die Betriebstemperatur von 50° C bis über 100° C für den jeweiligen Reifentyp zu erzielen.

Tipps für den Fahrer

Die ersten Kilometer mit gemäßigter Geschwindigkeit fahren, damit der Reifen die ideale Temperatur erreichen kann, bei der er den besten Grip erzielt, und das bei jeder Fahrt.

REIFENINSPEKTION

Ein zu geringer Reifenfülldruck verursacht eine stärkere Erwärmung und gegebenenfalls sogar eine Überhitzung des Reifens und kann dessen Lebensdauer erheblich verkürzen.

Tipps für den Fahrer

Regelmäßig die Lauffläche und die Flanken der Reifen anschauen und auf ungewöhnlich, übermäßig oder ungleichmäßig gefahrene Stellen, Fremdkörper, Blasenbildung und Verformungen, Einstiche, Schnitte, Anprallverletzungen, Risse in der Lauffläche usw. achten.

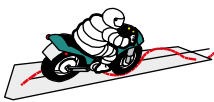
REIFEN AUF PRÜFSTÄNDEN

Für Leistungsmessungen auf einem Prüfstand müssen gesonderte, bereits eingefahrene Reifen verwendet werden. Durch die Wärmeentwicklung bei der Leistungsmessung kann es zu sichtbaren und auch nicht sichtbaren Schäden am Reifen kommen. Reifen, die zur Leistungsmessung benutzt wurden, dürfen nicht mehr gefahren werden.

STÖRUNGEN IM FAHRVERHALTEN

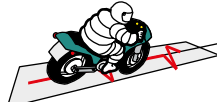
Die wesentlichen Störungen im Fahrverhalten

Es ist nicht immer einfach, die Ursachen der verschiedenen Störungen im Fahrverhalten zu ermitteln. Die Probleme können vom Reifen (Reifentyp), nicht angepasster Reifenfülldruck und/oder der Fahrzeugausstattung (Zubehör, Beladung, usw.) herrühren.



PENDELN

Auch Hochgeschwindigkeitspendeln genannt, ist eine schlangenlinienförmige Bewegung mit unterschiedlicher Amplitude, die bei Geradeausfahrt oder in schnellen Kurven ab einer Geschwindigkeit von ca. < 140 km/h auftritt. Einstiche, Schnitte, Anprallverletzungen, Risse in der Lauffläche usw.)



LENKERSCHLAGEN

Auch Kick-Back genannt, ist eine plötzliche, heftige und sehr schnelle Hin- und Herbewegung des Lenkers, die in der Beschleunigungsphase auftritt und von einer Fahrbahnebenheit ausgelöst wird (Absatz, Trennfuge, Bodenwellen, Schlaglöcher).



SHIMMY

Auch Lenkerflattern genannt, ist eine schnelle Hin- und Herbewegung des Vorderrades im Schiebetrieb, aber auch bei konstanter Geschwindigkeit zwischen 100 km/h und 60 km/h.



VIBRATIONEN

Die Symptome von nicht erfolgtem Auswuchten zeigen sich in Form von Vibrationen im Geschwindigkeitsbereich von 90 km/h bis 130 km/h an Vorderrad und Gabel. Das Auswuchten des Vorderrades ist unbedingt erforderlich, für das Hinterrad wird das Auswuchten empfohlen.

Wenn der Reifen Störungen im Handling aufzeigt

	PENDELN	LENKERSCHLAGEN	SHIMMY	VIBRATIONEN
VERSCHLEISSNIVEAU	Starker Einfluss	Spürbarer Einfluss	Starker Einfluss	Geringer Einfluss
REIFENFÜLLDRUCK	Starker Einfluss	Spürbarer Einfluss	Spürbarer Einfluss	Kein Einfluss
ANDERE DIMENSION ALS IN DER ERSTAUSRÜSTUNG	Starker Einfluss	Spürbarer Einfluss	Spürbarer Einfluss	Kein Einfluss
AUFBAU: DIAGONAL/RADIAL	Starker Einfluss	Spürbarer Einfluss	Spürbarer Einfluss	Kein Einfluss
ZENTRIERUNG: REIFEN/RAD	Starker Einfluss	Kein Einfluss	Spürbarer Einfluss	Spürbarer Einfluss
WUCHTEN: REIFEN/RAD	Starker Einfluss	Kein Einfluss	Geringer Einfluss	Starker Einfluss

Aber die Störung liegt nicht immer am Reifen ...

Die Verteilung der Lasten hat einen erheblichen Einfluss auf das Auftreten einer Fahrwerksunruhe

Angebaute oder abgeänderte Zubehörteile: Top-Case, Satteltaschen, Verkleidung, Verkleidungsscheibe, nachträgliches Windschild, Lenker, keine Originalräder usw.

Allgemeiner Zustand des Motorrades:

- Rundlauf bzw. Speichenspannung von Speichenrädern, beschädigte Räder
- Radlager
- Gabel (Ölundichtigkeit, verspannte Montage, Beschädigung)
- Lenkkopflager
- Schwingenlager
- Federbein
- Beschädigter Rahmen, Motorbefestigung

DIE FEINDE DES REIFENS

Die drei hauptsächlichen Feinde eines Reifens sind physische Beeinträchtigungen, Umwelteinflüsse und die Handhabung durch seinen Nutzer.

Im Allgemeinen sind sie die Folge von nicht angepasstem Reifenfülldruck, von Beschädigungen, des Verschleißgrades, schlechten Witterungsbedingungen, Kontakt mit schädlichen Stoffen, Überladung, usw.

Bei solch einer Vielzahl von Parametern ist es unmöglich, die Nutzungsdauer eines Reifens präzise vorherzusagen.

PHYSISCHE BEEINTRÄCHTIGUNGEN

- Alter der Reifen
- Unsachgemäße Lagerungsbedingungen
- Verschleiß und Beschädigungen (Einstiche, Schnitte, Anprallverletzungen, Risse in der Lauffläche oder Flanke, Blasenbildung und Verformungen usw.), Stiche/Schnitte in der Lauffläche, Stöße (Fahren über Schlaglöcher, Randsteine usw.), Rissbildung/ Haarrisse in den Flanken

UMWELTBEDINGUNGEN

- Extreme Temperaturen
- Feuchtigkeit
- Ozon
- Lösungsmittel
- Benzin
- Chemikalien

HANDHABUNG

- Fehlende Überprüfung auf Verschleiß oder Beschädigung
- Nicht angepasster Reifenfülldruck (Unter- oder Überluftdruck)
- Wiederaufpumpen eines platten Reifens oder Fahren mit Unterluftdruck oder plattem Reifen
- Fahren mit unzureichender Profiltiefe
- Ignorieren von Veränderungen im Fahrverhalten des Motorrades, Luftverlust, Vibrationen, Geräusche
- Einen Reifen nach einem Anprall nicht zu untersuchen
- Unsachgemäße Fahrmanöver
- Falsche Reifengröße oder -typ
- Beim Wechseln eines schlauchlosen Reifens das Ventil nicht auszutauschen
- Einen Reifen selber reparieren, anstatt ihn bei einem Reifenspezialisten sachgemäß reparieren zu lassen
- Temporäre Reparaturen, die zu einer dauerhaften Lösung werden
- Einen Reifen auf eine beschädigte Felge zu montieren
- Unsachgemäße Lagerung

GUMMIBRÜCHE DURCH KÄLTE

Die Grundlagen

Alle Gummimischungen haben ihre Performance in einem definierten, weit gesteckten Temperaturfenster:

- Die unterste Temperatur markiert den Bereich, wo das Gummi an Elastizität verliert und spröde wird. Dies bezeichnet man als Glaspunkt. Bei manchen Gummiarten kann diese Temperatur bei -55° C liegen.
- Bei der obersten Temperatur, im allgemeinen über 200° C, verliert das Gummi ebenfalls an Elastizität und wird teigig/viskos. Dies wird als Reversionspunkt bezeichnet.

Für die große Mehrheit der Straßenreifen aller Kategorien stellen diese thermischen Grenzen keine Beeinträchtigung für den normalen Einsatz unserer Reifen dar.



Warnung:

Gummibrüche durch Kälte können im Inneren des Reifens auftreten und sind daher nicht immer sichtbar. Sie können sich als Risse zeigen oder über den ganzen Reifen verteilt auftreten.

Sonderfall Wettbewerbs- und Rennreifen

Bei Wettbewerbs- und Rennreifen erfordern die sehr hohen Temperaturen im Renneinsatz (aufgrund der ausgeprägten Hafteigenschaften) eine Definition der Laufflächenmischungen für höhere Betriebstemperaturen. Eine Folge ist, dass der Glaspunkt bei diesen weichen Gummimischungen bei Temperaturen um 0° C liegt.

Die Handhabung dieser Reifen bei solchen Temperaturen kann somit einen Laufflächenbruch zur Folge haben, wodurch der Reifen unbrauchbar wird. Falls das eintritt (sogenannte Kältebrüche), darf der Reifen nicht mehr verwendet werden. Aus Sicherheitsgründen und zur Vermeidung vorhersehbarer Schäden empfehlen wir, Rennreifen unterhalb einer Temperatur von 5° C nicht zu transportieren, zu montieren oder in Betrieb zu nehmen.



MICHELIN
POWER
PERFORMANCE
SLICK

MICHELIN
POWER
PERFORMANCE
CUP

MICHELIN
POWER
SLICK²

MICHELIN
POWER
CUP²

MICHELIN
POWER
CUP^{EV0}

MICHELIN
POWER GP

MICHELIN
POWER 5

MICHELIN
POWER
SUPERMOTO
SLICK & RAIN

MICHELIN
POWER
RAIN

HANDHABUNG, TRANSPORT, LAGERUNG

Keine Handhabung der Reifen bei Temperaturen unter 10° C, um Verformungen oder Brüche zu vermeiden.

Keine Handhabung der Reifen bei Temperaturen unter 5° C, um Verformungen oder Brüche zu vermeiden.

Keine Handhabung der Reifen bei Temperaturen unter -10° C, um Verformungen oder Brüche zu vermeiden.

MONTAGE UND DEMONTAGE

Vor dem Montieren oder Demontieren die Reifen mindestens 24 Stunden bei einer Temperatur über 10° C lagern.

Vor dem Montieren oder Demontieren die Reifen mindestens 24 Stunden bei einer Temperatur über 10° C lagern.

GLOSSAR PIKTOGRAMME



Trockengrip



Aufwärmzeit



Gleichbleibende Rundenzeiten



Nassgrip



Hochgeschwindigkeits-
Performance



Plug & Play



Langlebigkeit



Handling





KONTAKT

2w-racing-dach@michelin.com

michelin.de/2R



michelin.at/2R



michelin.ch/de/2R



DEUTSCHLAND / ÖSTERREICH:

Zugrunde liegen unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA für das Ersatzgeschäft (Neureifen, Runderneuerung, Services und Ankauf von Karkassen) Deutschland bzw. Österreich in ihrer jeweils aktuellen Fassung. Diese sind abrufbar unter michelin.de bzw. michelin.at.

SCHWEIZ:

Zugrunde liegen ausschliesslich die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Michelin Suisse SA für das Ersatzgeschäft (Neureifen, Runderneuerung, Services und Ankauf von Karkassen) in ihrer jeweils aktuellen Fassung. Diese sind abrufbar unter michelin.ch. Der Kunde erklärt hiermit ausdrücklich, hiervon Kenntnis genommen und diese akzeptiert zu haben.

