



A

Begriff	Beschreibung
ABE	Abkürzung für "Allgemeine Betriebserlaubnis"
Abrieb	Beim Fahren, Bremsen und Anfahren mit dem Auto werden sowohl die Oberfläche der Reifen als auch der Straßenbelag abgerieben.
Abriebsbild	Das Abriebsbild eines Reifens liefert dem Fachmann wertvolle Hinweise auf nicht optimale Einstellungen oder eventuelle Schäden am Fahrwerk (Achsgometrie, Stoßdämpferdefekt usw.). Deshalb sollte man seine Reifen regelmäßig von einem Fachbetrieb prüfen lassen (ca. alle 10.000 -15.000 km).
Abrollumfang	Die von einem beliebigen Punkt der Lauffläche zurückgelegte Strecke bei einer Radumdrehung. Damit ist der Abrollumfang abhängig vom Reifendurchmesser, er hat Einfluss auf die Getriebeübersetzung sowie den Tachoantrieb. Ausgehend vom Serienreifen hat ein Pneu mit kleinerem Abrollumfang eine Tendenz zu kürzerer Übersetzung. Die Beschleunigung wird günstig beeinflusst, bei Toppespeed aber könnte der Drehzahlmesser im roten Bereich stehen. Zudem bringt der kleinere Reifen eine größere Tachovoreilung. Akzeptabel sind Toleranzen von plus 1,5 % und minus 2,5 %. Bei größeren Abweichungen muss zumindest eine Korrektur der Tachoazeige erfolgen.

^	Das Anti-Blockier-System, verhindert bei Vollbremsung das Blockieren der Räder. Vorteil: Das Auto bleibt lenkbar! Bei trockener, feuchter und nasser Fahrbahn ist der Bremsweg in der Regel gleich oder kürzer als beim gleichen Fahrzeug ohne ABS. Auf Neuschnee oder Rollsplitt kann der ABS-Bremsweg u.U. geringfügig länger sein. Achtung: Im Notfall das Bremspedal "hart" treten, vom Pulsieren des Pedals darf man sich nicht irritieren lassen.										
Achsgeometrie (siehe auch Spur, Sturz, Nachlauf)	Optimale Fahreigenschaften und geringster Reifenverschleiß kann nur dann erzielt werden, wenn die Geometrie der Räder in Ordnung ist. Bei anormaler Reifenabnutzung sowie mangelhafter Straßenlage, schlechter Richtungsstabilität in Geradeausfahrt sowie schlechten Lenkeigenschaften in Kurvenfahrt sollte die Werkstatt aufgesucht werden, um den Wagen optisch vermessen zu lassen. Für die Fahrzeugvermessung ist eine entsprechende Messanlage erforderlich.										
Achsposition (siehe auch Positionswechsel)	Sie zeigt dem Fachmann, wo genau ein Reifen eingesetzt wurde. Das ist wichtig, denn ein Reifen muss auf der Lenkachse ganz andere Kräfte übertragen als auf der Antriebsachse. Dabei ist natürlich auch die Antriebsart zu berücksichtigen. Unabhängig von der Antriebsart gilt allerdings: Die besseren Reifen gehören auf die Hinterachse.										
Alterung	Verschiedene Faktoren können den Reifenalterungsprozess beeinflussen: Feuchtigkeit, UV-Strahlung, Wärme und Kälte etc. Um einen Leistungsabfall zu verhindern, werden der Gummimischung Substanzen zugegeben, die den Alterungsprozess stark verlangsamen. Nach zehn Jahren sollten Sie Ihre alten Reifen jedoch durch neue ersetzen.										
Anforderungsprofile (siehe auch Tragfähigkeit)	<p>Jeder Reifen hat die Tragfähigkeit des Fahrzeuggewichtes sicherzustellen sowie möglichst hohe Antriebskräfte, Bremskräfte und Seitenkräfte zu übertragen - auf trockener Fahrbahn, bei Feuchtigkeit, Nässe, auf Schnee und Eis. Weitere Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • evtl. Hochgeschwindigkeitsfestigkeit • Robustheit • Abriebfestigkeit • niedriger Rollwiderstand • geringe Geräusentwicklung • Federungseigenschaften • gutmütiges Fahrverhalten • Alterungsbeständigkeit 										
Anhalteweg	<p>Der Reaktionsweg und der eigentliche Bremsweg, auf dem die Geschwindigkeit abgebaut wird, summieren sich zum Anhalteweg. Anhalteweg auf trockener Straße (Bremsansprechzeit: 0,36 s):</p> <table border="1" data-bbox="398 1305 1686 1436"> <tr> <td>Geschwindigkeit</td> <td>50 km/h</td> <td>70 km/h</td> <td>100 km/h</td> <td>130 km/h</td> </tr> <tr> <td>bei einer Reaktionszeit von 0,3 s</td> <td>17,93 m</td> <td>30,02 m</td> <td>53,41 m</td> <td>83,11 m</td> </tr> </table>	Geschwindigkeit	50 km/h	70 km/h	100 km/h	130 km/h	bei einer Reaktionszeit von 0,3 s	17,93 m	30,02 m	53,41 m	83,11 m
Geschwindigkeit	50 km/h	70 km/h	100 km/h	130 km/h							
bei einer Reaktionszeit von 0,3 s	17,93 m	30,02 m	53,41 m	83,11 m							

	bei einer Reaktionszeit von 1,7 s	37,38 m	57,24 m	92,30 m	133,66 m
Aquaplaning	Aufschwimmeffekt, wenn die Menge des auf der Straße stehenden Wassers nicht mehr von den Drainagerillen des Reifens kanalisiert werden kann.				
ASR	Dies ist die Abkürzung für Antriebs-Schlupf-Regelung, eine elektronische Steuerung, die dafür sorgt, dass beim Beschleunigen nur soviel Motorkraft an die Antriebsräder übertragen wird, wie diese auch verkraften können. Dadurch wird das Durchdrehen der Räder auf glatter Fahrbahn verhindert.				
Aufstandsfläche	Der Bereich, mit dem der Reifen den Untergrund berührt. Diese Fläche entspricht häufig nur der Größe einer Postkarte.				
Auswuchten	Anbringen von Gewichten an der Felge, um den Rundlauf des Rades zu gewährleisten. Schlecht ausgewuchtete Räder beanspruchen Reifen, Radlager und Radaufhängung übermäßig.				

B

Begriff	Beschreibung
Bar	Bar ist eine Maßeinheit für den Luftdruck.
Bionik	Von der Natur lernen und das Gelernte in die Technik übertragen.
Bordsteinparken (siehe auch Karkasse)	Das forsche Überfahren von Bordsteinkanten kann zu Quetschungen der Karkassfäden und damit zu einem Reifendefekt führen.
Breitreifen	Es gibt keine einheitliche Definition für Breitreifen, meistens sind damit Reifen mit einer Flankenhöhe von 55 und kleiner gemeint (z. B. 205/55 R 16). Vorteile: <ul style="list-style-type: none"> • deutliche Zunahme an Fahrstabilität • wesentlich bessere Lenkpräzision • Einbau größerer und wirksamerer Bremsanlagen ist möglich • bessere Hochgeschwindigkeitstauglichkeit
Bremsassistent	Er unterstützt den Fahrer bei einer Notbremsung. Hintergrund ist die Tatsache, dass die meisten Autofahrer in kritischen Situationen nicht stark genug auf die Bremse treten. Funktion: Ein Sensor erfasst das abrupte Zurückgehen vom Gas und das schnelle Niedertreten des Bremspedals, ein Magnetventil belüftet blitzschnell den Bremskraftverstärker, der dann den vollen Bremsdruck aufbaut. Der Bremsassistent verkürzt den Bremsweg aus 100 km/h um bis zu 45 %.
Bremsweg	Die Strecke, die während des Betätigens des Bremspedals zurückgelegt wird. Auf die Länge des Bremsweges haben Einfluss:

	<ul style="list-style-type: none"> • Reaktionsdauer • Bremsansprechdauer • Bremsenschwellzeit • Fahrbahnbeschaffenheit (Art, Nässe) • Reifenzustand (Fabrikat, Profiltiefe, Fülldruck) • Geschwindigkeit
Bremsplatten	So genannte „Bremsplatten“ entstehen, wenn Sie bei hoher Geschwindigkeit so stark bremsen, dass die Räder blockieren. Die dadurch entstehende Ausschleifung ist in der Regel so stark, dass die Räder danach ausgetauscht werden müssen.
Bußgeldkatalog	s. www.kba.de

C

Begriff	Beschreibung
Cordfäden (siehe auch Wulst, Diagonalreifen, Gürtelreifen, Radialreifen)	Fäden, die als entscheidender Festigkeitsträger aus Rayon, Nylon oder Polyester gefertigt werden. Das Gewebe ist in das Gummi eingebettet. Der Verlauf der Fäden von Wulst zu Wulst bestimmt die Reifenbauart. Es gibt Diagonal - und Radialreifen.
C-Reifen	C steht für Commercial und bezeichnet Reifen mit höherer Tragfähigkeit und verstärktem Unterbau.

D

Begriff	Beschreibung
Diagonalreifen (siehe auch Radialreifen)	Bezeichnet einen Reifen, bei dem die Cordfäden schräg zur Laufrichtung angeordnet sind.
DIN	Deutsche Industrie-Norm
DoT-Nummer	Das namensgebende amerikanische "Department of Transportation" verlangt eine Reihe von Angaben zum Aufbau des Reifens, die in Form von Zahlencodes auf der Seitenwand zu finden sind. Meistens ist damit jedoch das Herstellungsdatum des Reifens gemeint. Das Reifenalter wird verschlüsselt angegeben. So bedeutet zum Beispiel "327" die 32. Woche des Jahres 1997. Ab dem

	Jahr 2000 werden die Bauwoche und das Baujahr eines Reifens vierstellig dargestellt. Das bedeutet, die letzten vier Ziffern geben Bauwoche und Baujahr des Reifens an - zum Beispiel "1602" bezeichnet die 16. Woche des Jahres 2002.
Drainage (s. auch Aquaplaning)	Dieser Begriff kommt (wie zahlreiche Begriffe rund ums Auto) aus dem Französischen und bedeutet soviel wie "Wasserableitung" aus dem Profil. Ein Reifen muss eine gute Drainagewirkung aufweisen, um sicheres Fahrverhalten bei Nässe zu gewährleisten. Per Computersimulation kann man die Entwässerungsgeschwindigkeit eines Profils berechnen und den Reifen aquaplaningsicher machen. Man unterscheidet zwischen Längs- und Querdrainage.
Dynamischer Halb-messer	Als dynamischen Halbmesser bezeichnet man den Abstand zwischen Boden und Radmitte.

E

Begriff	Beschreibung
ECE-Kennzeichnung	§ 36 StVZO schreibt unter Punkt 4 (Reifenbezeichnung) folgende Reifenkennzeichnungen vor: Reifen an Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h müssen mit folgender Kennzeichnung versehen sein: Reifengröße, Reifenbauart, Tragfähigkeit, Geschwindigkeitsklasse und Herstellungsdatum (bzw. Reifenerneuerungsdatum). Außerdem ist seit dem 01.10.1998 die E-Kennzeichnung vorgeschrieben.
Einpresstiefe	Als Einpresstiefe (angegeben in mm) bezeichnet man den Abstand zwischen der Radmitte und der inneren Auflagefläche der Felge auf der Radnabe, der Bremstrommel oder der Bremsscheibe. Eine positive Einpresstiefe (z. B. ET +25) besagt, dass die Felge weiter nach innen (also in Richtung Fahrzeugmitte) baut als nach außen.
Entsorgung	Die Entsorgung alter Reifen (abgefahren, überaltert, beschädigt o.ä.) sollten sie an den Reifenfachmann übergeben.
Ersatzrad	Fünftes Rad, das weitgehend unbeachtet und unbenutzt im Wagen mittransportiert wird. Aber auch hier gilt, den Luftdruck regelmäßig zu überprüfen, um im Falle einer Reifenpanne das Ersatzrad einsetzen zu können.
ESP	Das Elektronische Stabilisierungs-Programm, wird von einigen Fahrzeugherstellern auch anders benannt und ist durch den "Elchtest" berühmt geworden. Dieses System greift in kritische Fahrsituationen ein und hilft dem Fahrer durch gezielt dosiertes Bremsen und Beeinflussung des Motordrehmoments, das Fahrzeug bei Geradeaus- wie bei Kurvenfahrten besser zu kontrollieren.
ETRTO	The E uropean T yre and R im T echnical O rganisation, Brüssel (Norm)

F

Begriff	Beschreibung
Fabrikatsbindungen	Bei PKWs/Motorrädern wurden in den Fahrzeugpapieren Reifenfabrikate und Reifentypen namentlich aufgeführt. Damit durften bei der Ersatzbeschaffung ausschließlich die genannten Reifen verwendet werden. Dieser Beschluss wurde im Februar 2000 für PKWs aufgehoben.
Fahrbahnbeschaffenheit	Die Fahrbahnoberfläche beeinflusst weitgehend das Fahrverhalten des Fahrzeugs. Die Beschaffenheit und der Zustand der Oberfläche sind für die Sicherheit und Zuverlässigkeit von ausschlaggebender Bedeutung. Bei der geringen Reifenaufstandsfläche wird schnell klar, warum die Fahrbahnbeschaffenheit so immens wichtig ist.
Fahrphysik	<p>Es wirken verschiedene Kräfte auf das Fahrzeug, die durch den Reifen aufgefangen werden müssen. Dazu zählen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motorkraft • Fliehkraft • Bremskraft • Reibungskraft • Längskräfte (Anfahren, Beschleunigen und Bremsen) • Quer- und Seitenkräfte (Fahren in Kurven)
Fahrstabilität	Geradeauslauf des Fahrzeugs
Fahrwerksgeometrie	Zur Fahrwerksgeometrie zählen u. a. Sturz, Spur und Nachlauf. Eine Umrüstung ohne Anpassung der Fahrwerksgeometrie hat oft negative Auswirkungen, z. B. höhere Lenkkräfte oder Verlust von Geradeauslauf.
Feinwuchten (s. auswuchten)	Dies ist ein Muss, zumindest für die Räder von PKW-Lenkachsen. Auf diese Weise werden Restunwuchten, die durch geänderte Radzentrierung, Nabe und Bremsscheibe auftreten, direkt am Kfz ausgeglichen.
Felgenbezeichnungen	Die international gebräuchlichen Größenangaben für Felgen - zum Beispiel 8 J x 15 - bezeichnen die Radbreite von Felgenhorn zu Felgenhorn (Maulweite), hier 8 Zoll, sowie den Durchmesser, hier 15 Zoll, wobei es sich um den Innendurchmesser handelt, also den Abstand zwischen den Felgenhörnern über die Radmitte gemessen. J steht für die Kennung der Felgenkontur, wobei J für eine unsymmetrische Tiefbettfelge steht, eine Bauart, die bei fast allen PKW üblich ist. Daneben gibt es auch Steil- oder Schrägschulterfelgen mit entsprechend anderen Buchstaben. Falls hinter dem Kürzel 8 J x 15 noch die Bezeichnung H2 steht, so ist dies der Hinweis, dass die Felge über 2 Humps verfügt.
Felgenbreite	Abstand zwischen den Felgenhörnern (s. auch Maulbreite).
Felgenhorn	Begrenzung einer Felge auf beiden Seiten.
Felgenkontur	Bauart der Felge. Am meisten verbreitet ist die Felgenkontur J (z. B. 8Jx15). J steht für eine unsymmetrische Tiefbettfelge.
Felgenumrüstung	Bei Felgenumrüstung der Felgenbreite um z.B. einen + ½ Zoll ändert sich die Reifenbreite um ca. + 5 mm. Die genannten Reifenbreiten beziehen sich immer auf eine Mess-Felge.

Flanke	Als Flanke bezeichnet man die Seitenwand des Reifens. Sie beeinflusst Fahreigenschaften und Komfort.
Flankenhöhe	Die Flankenhöhe steht im Verhältnis zur Reifenbreite. Das bedeutet, dass bei einer Reifengröße von 175/70 R 13 S der Wert 70 (70 % der Reifenbreite) die Höhe des Reifens angibt. Man redet von einem Reifen der Serie 70. Es gibt zurzeit Serien von 80 bis 25. Ab einem Wert kleiner als 55 spricht man von Breitreifen.
Fliehkraft	Kraft, die das Fahrzeug in Kurvenfahrten nach außen drängt - und zwar umso stärker, je höher Fahrzeugmasse und Fahrzeuggeschwindigkeit sind.
Formel 1	Die Königsklasse des Motorsports.
Freigängigkeit	Die Reifen und Felgen dürfen weder der Karosserie zu nahe kommen noch Fahrwerkskomponenten wie Bremse und Spurstange streifen.
Fülldruck bei Breitreifen (siehe auch Luftdruck)	Grundsätzlich gilt, dass ein Breitreifen mit dem gleichen Luftvolumen wie das Serienmodell auch den gleichen Luftdruck benötigt. Aus Gründen der Betriebssicherheit verlangen Breitreifen unter Umständen jedoch andere Fülldruckwerte als Serienreifen. Das ist abhängig von der Gewichtsbelastung des Reifens, der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs und dem Last-Index LI. Anhaltspunkt für die Fülldruckwerte sind in jedem Fall die Angaben des Reifenherstellers und der Betriebsanleitung Ihres Fahrzeugs.

G

Begriff	Beschreibung																
Gebrauchtreifen	Sie sollten niemals gebrauchte Reifen verwenden, deren Vorleben Ihnen nicht bekannt ist.																
Geländereifen	Reifen mit besonderen Off-Road-Eigenschaften, die den Einsatz abseits befestigter Straßen und im Gelände ermöglichen.																
<u>Geschwindigkeitsklassen</u>	<p>Auch Speed-Index (SI) genannte Maximalgeschwindigkeit, für die ein Reifentyp freigegeben ist. Die einzelnen Kategorien:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Höchstgeschwindigkeit für PKW-Reifen</th> <th style="text-align: center;">Höchstgeschwindigkeit für C-Reifen (Pneus für größere Fahrzeuge)</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">SI km/h</th> <th style="text-align: center;">SI km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Q 160</td> <td style="text-align: center;">K 110</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">R 170</td> <td style="text-align: center;">L 120</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">S 180</td> <td style="text-align: center;">M 130</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">T 190</td> <td style="text-align: center;">N 140</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">H 210</td> <td style="text-align: center;">P 150</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">V 240</td> <td style="text-align: center;">Q 160</td> </tr> </tbody> </table>	Höchstgeschwindigkeit für PKW-Reifen	Höchstgeschwindigkeit für C-Reifen (Pneus für größere Fahrzeuge)	SI km/h	SI km/h	Q 160	K 110	R 170	L 120	S 180	M 130	T 190	N 140	H 210	P 150	V 240	Q 160
Höchstgeschwindigkeit für PKW-Reifen	Höchstgeschwindigkeit für C-Reifen (Pneus für größere Fahrzeuge)																
SI km/h	SI km/h																
Q 160	K 110																
R 170	L 120																
S 180	M 130																
T 190	N 140																
H 210	P 150																
V 240	Q 160																

	<p>W 270</p> <p>Y 300</p> <p>ZR über 240</p>	<p>R 170</p> <p>S 180</p> <p>T 190</p>
<u>Geschwindigkeitssymbol GSY</u> (siehe auch Geschwindigkeitsklassen)	Das Geschwindigkeits-Symbol (GSY) steht für die zulässige Höchstgeschwindigkeit z.B. W= 270 km/h	
Grip	Dies bedeutet Haftung, ist ein Begriff aus dem Rennsport und bezeichnet die Fähigkeit spezieller Reifen, auf der Piste förmlich "festzukleben". Grip erreicht man durch weiche Gummimischungen und Reifenarbeitstemperaturen von 100 - 120°C. Allerdings halten diese Reifen in der Regel nur einige hundert Kilometer.	
Gummimischungen	<p>Ein Reifen kann aus bis zu 16 verschiedenen Gummimischungen bestehen. Die genaue Zusammensetzung behalten die Reifenhersteller jedoch stets für sich.</p> <p>Um einen guten Reifen zu erhalten, werden viele Anforderungen an die Gummimischung gestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • geringer Abrieb • Rissfestigkeit • Rutschwiderstand • geringer Rollwiderstand • dynamische Beständigkeit • Luftdichtigkeit • Alterungsbeständigkeit (siehe auch Alterung) 	
Gussräder	Dies sind die allermeisten Leichtmetallräder, denn diese Produktionsmethode ist weniger aufwendig als die der teureren Schmiederäder.	
Gürtelablösung	Bei einem Reifen mit zu niedrigem Luftdruck entstehen durch die verstärkte Walkarbeit Temperaturen von bis zu 120 °C. Es kommt speziell im Schulterbereich zu partieller Materialüberhitzung, wodurch sich Teile der Lauffläche ablösen können.	
Gürtelreifen	<p>Der Gürtel über der Karkasse besteht - meist in mehreren Lagen - aus verdrehten, messing- und gummibeschichteten dünnen Stahldrähten. Darüber liegt eine Abdeckung aus einer Endlosbandage, die die Hochgeschwindigkeitstauglichkeit und den Rundlauf verbessert. Folgende Vorteile bietet der Gürtel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • entscheidende Verbesserung der Fahreigenschaften • verminderter Rollwiderstand • senken der Temperatur • geringe Blockbewegung in der Lauffläche • weniger Schlupf • bessere Fahrstabilität- reduzierter Abrieb 	

	<ul style="list-style-type: none"> • gute Lenkreaktion und Stabilität <p>Achtung: Stahlgürtel können rosten. Deshalb muss ein Reifen, der eine so tiefe Verletzung an der Oberfläche hat, dass Feuchtigkeit (auch Luftfeuchtigkeit) an den Stahlcord gelangen kann, sofort aus dem Verkehr gezogen werden.</p>
--	---

H

Begriff	Beschreibung
H-Reifen	siehe Geschwindigkeitsklassen
Haftung	Es bezeichnet die Fähigkeit einer Laufflächen-Gummimischung, sich möglichst intensiv mit der Straße zu verbinden, wobei Experten zwischen der Makro- und Mikrorauigkeit des Straßenbelags unterscheiden. Haftung bei Nässe und insbesondere bei Schnee wird durch eine ausgefeilte Lamellentechnik und spezielle Gummimischungen erreicht.
Halbmesser	Der Halbmesser statisch ist der Abstand, von der Radmitte zu der Aufstandsfläche unter Maximallast bei zugehörigem Luftdruck.
Herstellung	Schwerpunkte der Reifenherstellung sind: <ul style="list-style-type: none"> • die definierte Mischung von verschiedenen Kautschuksorten und chemischen Zusätzen • die Herstellung unterschiedlicher Cordgewebe für die Karkasse • die Herstellung von hochfestem Stahlcord für den Gürtel • die Wulstbefestigung (siehe auch Wulst) • der Rohreifenbau als Endmontage • das Vulkanisieren in der Heizpresse • die umfassende Endkontrolle jedes einzelnen Reifens
Herstellungsdatum	Das Herstellungsdatum eines Reifens lässt sich an der mit den Buchstaben DOT beginnenden Identifizierungsnummer auf der Reifenflanke ablesen. Die letzten drei Ziffern stehen für die Kalenderwoche und das Jahr, z.B. 049 = 4. Woche 1999. Ein zusätzliches Dreieck hinter der letzten Ziffer zeigt an, dass der Reifen aus den 90er Jahren stammt. Seit dem Jahr 2000 ist die DOT-Nummer vierstellig, z.B. 4200. Die ersten beiden Ziffern geben die Produktionswoche an, hier die Woche 42. Die beiden letzten Ziffern (00) definieren das Baujahr, in diesem Beispiel das Jahr 2000. 01 bedeutet entsprechend 2001.
High-Performance-Reifen	Hochleistungs-Breitreifen mit der Bezeichnung HP (High Performance) oder UHP (Ultra High Performance). Diese Reifen verfügen häufig über ein laufrichtungsgebundenes Profil, das durch einen Pfeil gekennzeichnet sein kann.

Hochgeschwindigkeitstauglichkeit	Um die Hochgeschwindigkeitstauglichkeit zu ermitteln, muss ein Reifen auf dem Rollenprüfstand seine max. Geschwindigkeit (Speed-Index) eine Stunde lang halten. Im anschließenden Test wird die Geschwindigkeit alle zehn Minuten bis zum Defekt um 10 km/h erhöht.
Höhenschlag	Abweichung vom Rundlauf des Reifens in horizontaler oder vertikaler Richtung. Nur in extremen Fällen von Höhenschlag - der bei heutigen Produkten so gut wie nicht mehr vorkommt - ist Harmonisieren notwendig. Dabei wird mit einer speziellen Maschine der Höhenschlag durch Abfräsen von Laufflächengummi verringert oder ganz beseitigt.
Hump	Wichtiger Bestandteil moderner Reifen. Bezeichnet eine an der Felgenschulter rundumlaufende Ausbuchtung. Meist sind auf der Felgenkontur zwei Humps vorhanden (Rad-Innenseite und -Außenseite). Diese sollen dafür sorgen, dass der Reifenwulst bei Querbelastung und zu geringem Luftdruck nicht in das Felgenbett springt.
Hydrodynamischer Effekt	Bezeichnet den beschleunigten Wasserabfluss durch pfeilförmige, laufrichtungsgebundene Profile und neuartige Formen der zur Seite verlaufenden Kanäle.

I

Begriff	Beschreibung
Innenseele	Bezeichnung für jene Gummischicht, die im Inneren des schlauchlosen Reifens für die luftdichte Abdichtung des Innenraums sorgt.
Intermediates	Bezeichnung aus dem Motorsport für Rennreifen mit vor Ort handgeschnittenem Profil, die bei feuchter oder abtrocknender Straßenoberfläche den besten Kompromiss darstellen.

J

Begriff	Beschreibung
	z. Zt. keine Begriffe mit dem Anfangsbuchstaben J

K

Begriff	Beschreibung
Kalander	Walzensystem, in dem die Cordfäden beidseitig dünn mit Kautschuk beschichtet werden.
Kaltvulkanisation	Eine Instandsetzung durch Kaltvulkanisation ist nur bei Stichverletzungen im Bereich der Lauffläche und nur bis 6mm Schadensausdehnung – an der Reifeninnenseite gemessen –

	zulässig. Dabei muss der Stichkanal ausgefüllt und die Verletzung an der Reifeninnenseite verschlossen werden. Das Einlegen eines Schlauches ohne Behebung des Schadens ist nicht zulässig. Abdichtungen mittels Pannenspray sind nur als Notbehelf anzusehen. Wir möchten Sie darauf hinweisen, beschädigte H- und V- Reifen wegen der besonders hohen Beanspruchung bei hohen Geschwindigkeiten nicht zu reparieren, sondern sie zu ersetzen. W-, Y- und ZR-Reifen dürfen laut Gesetzgeber nicht repariert werden.
Karkasse	Dieser wesentliche Bestandteil des tragenden Reifenunterbaus verleiht dem Pneu seine Festigkeit und sorgt für Zusammenhalt. Besteht heute zumeist aus "Rayon" genannten Kunstfasern.
Kautschuksorten	Es gibt verschiedene Kautschuksorten. Neben dem Naturkautschuk (der in äquatornahen Plantagen aus dem Saft des Hevea-Baumes gewonnen wird) setzt man heutzutage vermehrt auf Kunst- oder Synthesekautschuk.
kPa	kPa (Kilopascal) ist eine Maßeinheit für den Luftdruck.
1 kPa	= 0,01 bar
1 bar	= 100 kPa
Kräfte am Reifen	Siehe auch Fahrphysik.
Kraftschlussbeiwert	Auch Reibbeiwert genannt. Dieser Wert gibt die Rauheit verschiedener Materialpaarungen, d. h. zwischen Körperunterseite (z. B. Reifen) und Unterlage (z. B. Straße), wieder und wird mit dem griechischen Buchstaben μ (My) bezeichnet. Kleine Werte stehen für eine glatte, rutschige, reibungsarme Materialpaarung. Bei hohen Werten steigen die zu überwindenden Reibungskräfte.
Kraftstoffverbrauch	Sie können Ihren Kraftstoffverbrauch senken indem Sie schon bei Ihrer Reifenwahl die richtige Entscheidung treffen. Es gibt spezielle Reifen, die eine Energieersparnis von bis zu 5% herbeiführen können. Durch spezielle Gummimischungen und Reifenaufbauten wird dabei der Rollwiderstand reduziert. Unerlässlich dabei ist es aber den Luftdruck regelmäßig zu prüfen. Prüfen Sie den Luftdruck alle 4 Wochen oder vor längeren Fahrten. Beachten Sie: Schon eine Verringerung des Luftdruckes um 0,5 bar, bedeutet 15% höheren Rollwiderstand und höheren Kraftstoffverbrauch. Luftdruckmuffeln empfehlen wir einen Überdruck von 0,2 – 0,4 bar in allen Reifen. Das mindert etwas den Komfort, senkt aber den Verbrauch und erleichtert das Lenken. Auch wer öfter mal das Luftprüfen vergessen sollte, ist dann immer noch mit korrekten Werten unterwegs. Und: Selbst 1,0 bar Überdruck ist kurzfristig nicht schädlich.

L

Begriff	Beschreibung
Lamellen	Feine Einschnitte im Profilblock, die wie kleine Mikrogreifkanten wirken. Bei Winterreifen erhöhen sie zum Beispiel die Traktion beim Anfahren und Bremsen.
Last-Index LI	Auch Load-Index (LI) genannt. Der Last-Index ist Teil der Größenbezeichnung des Reifens und gibt Auskunft über die Tragfähigkeit . Um die maximale Belastung pro Reifen zu

	ermitteln, muss man die Kennziffer mit einer Tabelle vergleichen. Die Angaben im PKW-Bereich reichen von LI 50 = 190 kg bis LI 124 = 1.600 kg.
Lauffläche	Die Lauffläche hat direkten Kontakt mit der Fahrbahn und ist gemeinsam mit den übrigen Reifenkomponenten für die Kraftübertragung zuständig. Sie muss Beschleunigungs- und Bremskräfte in Längsrichtung und Querkräfte beim Lenken und in Kurven realisieren. Die Qualität der Lauffläche wird sehr stark vom Unterbau (Gürtel, Karkasse), der Wulst- und Seitenpartie, ganz entscheidend aber von der Gestaltung des Profils auf dem Laufstreifen bestimmt.
Laufflächen-indikatoren	Laufflächenindikatoren sind die 1,6 mm hohen Erhebungen in den Profilrillen, diese sind International vorgeschrieben. Laut Gesetzgeber ist eine Mindestprofiltiefe von 1,6 mm vorgeschrieben. Denken Sie daran, je geringer die Profiltiefe, desto länger die Bremswege auf nasser Fahrbahn. Verlust des Fahrbahnkontaktes (Aquaplaning) tritt bei geringer Profiltiefe schon bei niedrigeren Geschwindigkeiten auf.
Laufflächen-mischung	Von ihr hängt wesentlich das Leistungsniveau eines Reifens im Fahrbetrieb ab - bei Nässe oder Hitze und bei der Übertragung von Seiten- oder Längskräften. Selbst die Laufleistung und das Geräuschverhalten werden von der Laufflächenmischung mitbestimmt.
Laufleistung	Die Einsatzdauer eines Reifens hängt vom Fahrzeug, der Fahrweise und vielen anderen Faktoren ab. Bei Fahrzeugen mit Frontantrieb kann die Laufleistung der Hinterreifen dreimal so hoch sein wie die der Vorderreifen. Grundsätzlich gilt: Die gesetzliche Restprofiltiefe liegt bei 1,6 Millimetern.
Laufrichtung	Reifen mit laufrichtungsgebundenem Profil werden in der durch einen Pfeil gekennzeichneten Laufrichtung montiert. Sie bieten folgende Vorteile: Geringere Geräuschentwicklung, bessere Traktion bei Nässe, höhere Aquaplaningsicherheit. Gerade Hochleistungs- Breit- und Winterreifen werden immer häufiger als laufrichtungsgebundene Pneu konzipiert.
lbs	lbs (pounds) ist eine amerikanische Maßeinheit (Gewicht).
1 lb	= 0,4536 kg
1 Kilogramm	= 2,205 lb
Lebensdauer	Geringer Luftdruck, höhere Belastung oder höhere Geschwindigkeit als vom Fahrzeug- bzw. Reifenhersteller vorgeschrieben, verkürzen die Lebensdauer der Reifen. Wir empfehlen daher regelmäßig den Luftdruck alle 4 Wochen und vor jeder längeren Fahrt zu prüfen. Ein ausgeglichener, ruhiger Fahrstil schont die Reifen und die Umwelt. Jede heftige Aktion mit Gas- und Bremspedal sowie Lenkrad verkürzt auch die Lebenserwartung der Reifen. Die Lebensdauer der Reifen können erhöht werden wenn sie gleichmäßig ablaufen. Deshalb empfehlen wir die Räder alle 4000 bis 9000 km von vorn nach hinten und umgekehrt zu wechseln. Erforderlich ist dieses geworden weil die heutigen Fahrzeuggenerationen immer mehr Sicherheit aufweisen. Extreme Spur, Sturz, und Nachlaufwerte zwingen die Reifen einzulaufen Sägezahnprofil). Mit dem Tausch der Vorder- und Hinterreifen wirkt man dem entgegen. Auf jeden Fall sollte der Austausch von Sommer- und Winterbereifung zu diesem Positionswechsel genutzt werden. Das führt besonders bei frontgetriebenen Fahrzeugen zu erhöhter Wirtschaftlichkeit. Beim Wechsel

	der Radpositionen sind die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers in den Betriebsanleitungen zu beachten. Ein achsweise seitengleicher Wechsel wird nahezu von allen Herstellern empfohlen. Einige Hersteller weisen darauf hin, die Räder diagonal zu tauschen und eine Änderung der Drehrichtung zu erreichen. Dies gilt nicht für laufrichtungsgebundene Reifen! Bitte lassen Sie dabei Ihre Räder auf Unwucht kontrollieren.
Leichtlaufreifen	Reifen, der dank neuer Mischungstechnologien im Rollwiderstand deutlich optimiert wird. Das macht sich beispielsweise im geringeren Kraftstoffverbrauch bemerkbar.
Lichtschutzmittel	Ein Mittel, das dem Reifen zugesetzt wird, um ihn widerstandsfähiger gegen Ozon und UV-Strahlung zu machen.
Load-Index	s. Last-Index
Lochkreis-Durchmesser	Definiert die Anordnung der 4 oder 5 Stehbolzen zur Befestigung des Rades.
Luftdruck	Der korrekte Luftdruck hat für die Laufleistung und Lebensdauer von Reifen sowie für die Fahrsicherheit entscheidende Bedeutung. Ist zu wenig Druck auf dem Reifen, kann es zu ungünstigen Druckverteilungen und Überhitzungen bis hin zur Gefahr des Reifenplatzens kommen. Zudem erhöht sich der Rollwiderstand, was zu einer Steigerung des Benzinverbrauchs führt. Regelmäßige Untersuchungen ergeben, dass nur etwa jedes vierte Auto mit ausreichendem Luftdruck unterwegs ist.

M

Begriff	Beschreibung
Maulweite	Die Maulweite bezeichnet die Felgenbreite, also den Abstand zwischen den beiden Felgenhörnern.
Meilen	Meilen sind eine amerikanische Maßeinheit (Entfernung). 1 Meile = 1,609 Kilometer; 1 Kilometer = 0,622 Meilen
1 Meile	= 1,609 Kilometer
1 Kilometer	= 0,622 Meile
M+S	M+S bedeutet "Matsch und Schnee". Diese anfangs besonders grobstolligen Reifen für winterliche Bedingungen und unbefestigten Untergrund wurden erstmals 1950 präsentiert.
Mindestprofiltiefe	Für PKWs, LKWs und Motorräder gelten europaweit 1,6 mm Mindestprofiltiefe. Dieses Mindestmaß muss über die gesamte Reifenfläche eingehalten werden. Nähert sich ein Reifen dieser gesetzlich vorgeschriebenen Mindestprofiltiefe, erhöhen sich der Bremsweg bei Nässe und die Aquaplaning-Gefahr. Bei einem Reifen mit Mindestprofiltiefe von 1,6 mm verdoppelt sich bei Aquaplaning der Bremsweg gegenüber dem eines neuwertigen Reifens. Zum Messen der Profiltiefe siehe Tread-Wear-Indikator TWI. Achtung: Aus Sicherheitsgründen sollten Sommerreifen spätestens bei 2 mm, Breitreifen bei 3 mm und Winterreifen bei 4 mm Profiltiefe ausgetauscht werden.

Mischbereifung	Wer unterschiedliche Größen, Fabrikate, Neu- und Gebrauchtreifen oder Sommer- und Winterreifen kombiniert, lebt gefährlich: Uneinheitliche Reaktionen der Reifen sorgen im Extremfall für ein unkontrollierbares Fahrverhalten. Gänzlich verboten ist im Normalfall die Montage unterschiedlicher Reifengrößen. Ausnahme im Pannenfall, wenn beispielsweise statt des Breitreifens nur ein schmaleres Ersatzrad oder ein Notrad (Herstellerhinweise beachten) zur Verfügung stehen.
Montage	Selbstmontage? Kein Pkw-Fahrer sollte heute noch auf die Idee kommen, seine Reifen selbst auf die Felge aufzuziehen. Bei fehlerhafter Montage (z.B. unter Zuhilfenahme von Schraubenziehern oder ähnlichen "Werkzeugen") kann es zu Verletzungen der Wulstpartie oder gar zu Kernbrüchen kommen, bei denen zunächst keine äußeren Spuren erkennbar sind, doch schränken sie die Fahrsicherheit drastisch ein. Als schlimmste Folge könnte es einen "Reifenplatzer" und somit einen Totalausfall des Reifens nach sich ziehen. Darüber hinaus muss ein Reifen ausgewuchtet werden, um ein optimales Fahrverhalten zu gewährleisten. Dieser Vorgang bedingt allerdings besondere technische Gerätschaften. Darum unser Tipp, die Reifenmontage dem Fachmann überlassen.
Montagepaste	Die Reifen werden mit einer speziellen Montagepaste montiert. Niemals Fette oder andere Mittel dazu verwenden. Fahren Sie Ihre neuen Reifen schonend ein und vermeiden Sie in den ersten 100 Kilometern eine Vollbremsung. Bedingt durch die Montage kann sonst der Reifen auf der Felge rutschen und er müsste neu ausgewuchtet werden.

N

Begriff	Beschreibung
Nachlauf	Der Nachlauf läßt sich bei nur wenigen Fahrzeugen einstellen. Nachlauf ist der Winkel zwischen der Schwenkachse des Achsschenkels und der Senkrechten im Reifenaufstandspunkt in Querrichtung des Fahrzeuges gesehen. Der Nachlauf beeinflußt maßgeblich die Geradeausführung der Vorderräder. Zu geringer Nachlauf begünstigt ein Abweichen aus der Fahrtrichtung auf schlechten Straßen und bei Seitenwind, läßt überdies nach der Kurvenfahrt die Lenkung nicht weit genug zur Mittelstellung zurücklaufen. Das Fahrzeug läuft dann auch gerne Spurrillen nach.
Nachschneiden	Nur bei Nutzfahrzeugreifen vorgesehen. Bezeichnet das einmalige Vertiefen der Profilrillen bis zum Profilgrund. Dies wird bei der Herstellung des Reifens konstruktiv berücksichtigt.
Nässeverhalten	Beim Bremsen auf Nässe muss der Reifen in der Lage sein, durch seine Gummimischung viel Wärmeenergie aufzunehmen.
Neureifen	Nicht nur optisch bringen neue Reifen Vorteile! Neben der verbesserten Sicherheit durch eine volle Profiltiefe sind neue Reifen auch leiser und rollen komfortabler ab. Neureifen werden vom Hersteller genauestens geprüft und garantieren so eine optimale Sicherheit für Sie und Ihr Fahrzeug. Dringend abgeraten wird vom Kauf gebrauchter Reifen, wie sie z. B. bei Autoverwertern zu haben sind: Zu ungewiss ist, wie die Reifen während ihres Vorlebens

	benutzt wurden, ob zum Beispiel das Innenleben durch heftiges Überfahren von Bordsteinkanten geschädigt wurde. Das könnte Reifenplatzer zur Folge haben. Achtung: Es wird dringend empfohlen, neue Reifen die ersten 200 bis 300 km bei mittlerer Geschwindigkeit einzufahren. Dadurch wird die Laufflächenoberfläche angeraut und die volle Leistungsfähigkeit der Reifen erreicht.
Niederquerschnittreifen	Der Reifenquerschnitt beschreibt das Verhältnis von Flankenhöhe zu Laufflächenbreite. Der in den 20er Jahren übliche Ballonreifen mit einem Höhe-Breite-Verhältnis von fast 1:1 ist längst dem Niederquerschnittsreifen (bis zu 0,25:1) gewichen.
Notlaufeigenschaften	siehe RFT
Notlaufreifen	siehe RFT
Notrad	Spezielle Räder, die genutzt werden können, um nach einer Reifenpanne kurze Strecken zurückzulegen. Es gibt zwei Arten von Noträdern: die schmalen Typen, meist kleiner als die Fahrbereifung, und die Falträder, die mit einem Kompressor aufgeblasen werden. Achtung: Das Fahren mit dem Notrad ist nur bis zu einer eingeschränkten Geschwindigkeit von meist 80 km/h erlaubt. Dieses Rad sollte nur kurzfristig benutzt werden, um Schäden am Achsdifferenzial der Antriebsachse zu vermeiden. Wenn möglich, sollte das Notrad auf eine nicht angetriebene Achse montiert werden.
Nullgrad-Abdeckung	Fadenverlauf des Gürtels exakt in Laufrichtung.
Nutzfahrzeugreifen	Reifen, die speziell für LLKWs, LKWs und Busse entwickelt werden. Die Prioritäten liegen in der Wirtschaftlichkeit und der hohen Laufleistung.

O

Begriff	Beschreibung
Offroad-Reifen	Spezialreifen für den Einsatz im Gelände. Im Angebot sind Schlammwühler, Sandspezialisten, Alleskönner für Gelände und Straße mit M+S-Kennzeichnung, Winterreifen, aber auch Hochleistungsreifen für die Straße mit dem Speed-Index W (bis 270 km/h).

P

Begriff	Beschreibung
Ply-Rating (PR)	Ply Rating ist eine veraltete Tragfähigkeitskennung für Reifen, die die Baumwollcord-Lagen im Reifenunterbau angab (8 PR = acht Lagen). Heute hat diese Angabe keine Bedeutung mehr.
Positionswechsel	siehe Lebensdauer

Profil	Die aus Profil-Negativen (Rillen) und Profil-Positiven (Profilblöcken) bestehende Lauffläche dient der Drainage von Wasser oder Schneematsch - auf trockenem Untergrund böte ein profilloser Slick optimale Haftung.
Profiltiefe	<p>Experten haben herausgefunden, dass sich auf nasser Fahrbahn bei einer Blockierbremsung der Bremsweg von 8 mm Profiltiefe im Gegensatz zu den gesetzlich vorgeschriebenen 1,6 mm nahezu halbiert. TIPP: Sommerreifen ab 3 Millimetern in den Ruhestand schicken und Winterreifen ab 4 Millimetern (zumindest für den Wintereinsatz) den Laufpaß zu geben. Neben dem verlängerten Bremsweg erhöht sich mit abnehmender Profiltiefe auch die Gefahr von Aquaplaning ganz erheblich. Bei Nichteinhalten der gesetzlichen Mindestprofiltiefe von 1,6 mm müssen Sie mit rechtlichen Konsequenzen rechnen, unter Umständen verlieren Sie bei einem Unfall sogar Ihren Versicherungsschutz. Dieser Wert ist erreicht, wenn das Profil bis zu den Indikatoren abgefahren ist. Kontrollieren Sie alle 4 Wochen die Profiltiefe Ihrer Reifen! Sie können ihre Profiltiefe mit Hilfe eines Profiltiefen-Prüfers vornehmen, den Sie bei jedem Fachbetrieb erhalten können.</p> <p>Unsere Empfehlung für die Profiltiefe Sommerreifen: mind. 3 mm Winterreifen: mind. 4 mm</p>
Produktionsdatum	Dieser Datumcode befindet sich immer auf einer Seitenwand des Reifens. Es ist ein verschlüsseltes Produktionsdatum z.B. "0201" = "02" bedeutet 2. Woche "01" bedeutet 2001, bis zum 31.12.1999 stand nach der dritten Ziffer ein Dreieck, z.B. "9<" für das Produktionsjahr 1999.
psi	psi (pounds per square inch) ist eine amerikanische Maßeinheit (Reifenluftdruck).
1 psi	= 0,0689 bar
1 bar	= 14,504 psi

Q

Begriff	Beschreibung
Q-Reifen	siehe Geschwindigkeitsklassen
Querschnittsverhältnis	Relation zwischen der Höhe der Reifenflanke und der Breite des Pneus. Beispiel: Ein Reifen der Dimension 175/70 R 13 besitzt eine Breite von 175 mm, die Flankenhöhe beträgt 70 % der Breite, die letzten beiden Ziffern bezeichnen die Zollgröße (international).

R

Begriff	Beschreibung
R-Reifen	siehe Geschwindigkeitsklassen
Radialreifen	Innerhalb der Karkasse liegen die gummierten Cordfäden in einer oder mehreren Lagen radial, also im rechten Winkel zur Laufrichtung. Davor waren Diagonalreifen üblich.
Radlast	Das Gewicht des Fahrzeugs, das auf dem Reifen lastet.
Radsturz	Sollen PKW- Reifen bei Sturzwinkeln über 2° eingesetzt werden, so sind mit den jeweiligen Reifenherstellern Tragfähigkeit und Luftdruck abzustimmen. Ohne eine solche Abstimmung muss für PKW-Reifen bei Geschwindigkeiten über 160 km/h folgende (ETRTO) Empfehlung angewendet werden: bei einem Sturzwinkel, größer als 2° und bis zu 4° einschließlich, ist die Tragfähigkeit von 100% linear auf 90% zu reduzieren. Diese Tragfähigkeitsreduzierung kann durch Luftdruckerhöhung ausgeglichen werden. Der für die fragliche Geschwindigkeit errechnete Luftdruck muss dafür mit folgendem Korrekturfaktor (F) –abhängig vom tatsächlichen Sturz >2° –multipliziert werden. Generell soll der Sturzwinkel an Fahrzeugen nicht größer als 4° sein! Für Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit über 270 km/h soll der Sturzwinkel inkl. aller Toleranzen nicht größer als 3° sein.
Regroovable	Regroovable bedeutet "nachschnidbar". Reifen dürfen nur nachgeschnitten werden, wenn sie auf der Seitenwand die Zusatzkennzeichnung "Regroovable" tragen.
Reibbeiwert	Wert (μ), der nicht konstant ist, sondern in Abhängigkeit von der Temperatur, der Flächenpressung in der Aufstandsfläche, dem Schlupf und zahlreichen anderen Faktoren variiert.
Reibung	<p>Ein Wert, der abhängig ist</p> <ul style="list-style-type: none"> • vom Gewicht des Körpers (genauer: von der Normalkraft, die senkrecht auf die Unterlage ausgeübt wird) • von der Materialpaarung zwischen Unterlage (z. B. Straße) und der dort aufliegenden Körperseite (z. B. Reifen). <p>Reibung bestimmt die Physik beim Autofahren: beim Anfahren, beim Beschleunigen, beim Bremsen (Längskräfte) und in Kurven (Quer- und Seitenkräfte).</p>
Reifenalter Siehe auch ECE-Kennzeichnung	<p>Das Reifenalter wird von zwei Faktoren bestimmt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ozon aus der Atmosphäre dringt in geringen Mengen in den Reifengummi ein und beeinflusst die Schwefelverbindungen zwischen den Kautschukmolekülen. Der Gummi verliert an Elastizität. Speziell Reifen, die unbenutzt lagern, verhärten und verspröden. Es kommt dann zu haarfeinen Alterungsrissen. • Sonne, Wind und Wetter, aber auch der Kontakt mit Fetten, Ölen und Chemikalien setzen Pneu zu.
Reifenbauart	Hier wird unterschieden zwischen Radial- und Diagonalreifen.
Reifenbeschriftung	siehe ECE-Kennzeichnung.
Reifendruck	siehe Luftdruck

Reifengröße (s. auch Geschwindigkeitsklassen)	Die auf den Flanken angebrachten Bezeichnungen enthalten neben Angaben über Herstellungsdatum und Reifentyp auch Größenbezeichnungen: 175/70 R 13 T bedeutet eine Reifenbreite von 175 mm und ein Höhe-Breite-Verhältnis von 0,7 : 1. Das R steht für Radialbauweise, 13 ist der Felgendurchmesser in Zoll und T der Geschwindigkeitsindex.
Reifenlagerung	Sachgemäß gelagerte und behandelte Reifen bleiben über einige Jahre fast unverändert in ihren Eigenschaften. Der Lagerraum soll kühl, trocken, ohne direkte Sonneneinstrahlung und mäßig belüftet sein. Die Lagertemperatur sollte die übliche Raumtemperatur nicht überschreiten. In geheizten Räumen sind die Reifen gegen die Wärmequelle abzuschirmen. Lösungsmittel, Kraftstoffe, Schmierstoffe, Chemikalien u.ä. dürfen im Lagerraum nicht aufbewahrt werden und mit Reifen in Berührung kommen. Reifen müssen möglichst spannungsfrei, d.h. ohne Zug, Druck oder sonstige Verformungen gelagert werden.
Reifenmontage	siehe Montage
Reifenreparatur	Überlassen Sie Reifenreparaturen nur Fachleuten! Es ist gefährlich, einen Reifenschaden selbst zu beheben oder sogar unbeachtet zu lassen!
Reifenschäden	Die meisten vermeidbaren Reifenschäden entstehen durch zu geringen Luftdruck! Wir möchten Sie nochmals eindringlich darauf hinweisen den Luftdruck alle 2 – 4 Wochen zu überprüfen oder vor längeren Fahrten. Weitere Reifenschäden können entstehen durch Bordsteinparken, eindringen durch Fremdkörper, durch Überalterung und Montagefehler. Dies sind die häufigsten Ursachen.
Reifenschutz	Zeigen Sie Respekt vor Bordsteinkanten, denn das falsche Auffahren auf Bordsteinkanten birgt hohe Risiken für die Lebensdauer eines Reifens. Werden sie mit zu hoher Geschwindigkeit oder in spitzem Winkel überfahren, kann es zu einem Stoßbruch kommen. Ausbeulungen in der Reifenflanke deuten auf solche Schäden hin, mögliche Folgen sind Ausfälle bei hohem Tempo oder starker Beladung; in jedem Fall ist die Lebensdauer damit drastisch verkürzt. Tipp: Fahren Sie Bordsteinkanten nur ganz langsam und in möglichst stumpfem Winkel hinauf. Vermeiden Sie auch beim Parken am Bordstein das Rad "einzuquetschen".
Reinigung	Auch Reifen sollten gelegentlich gesäubert werden, wichtig ist diese Reinigung aber besonders vor der Einlagerung beim Wechsel von Sommer- auf Winterreifen und umgekehrt: Verwenden Sie keine Reinigungsmittel, die Lösungsmittel oder Öle enthalten, sie schaden dem Gummi! Die Reinigung erfolgt am besten mit klarem Wasser unter Zusatz von Seife oder Spülmittel. Wenn Sie Hochdruckreinigungsgeräte zur Fahrzeugwäsche benutzen, sollten Sie folgendes beachten: Reifen dürfen niemals mit einer Rundstrahldüse gereinigt werden! Beim Reinigen mit einer Flachstrahldüse oder einem sogenannten Dreckfräser ist ein Mindestabstand von 20 cm einzuhalten!
Reserverad	Bei Neureifenbedarf kann der Reifen des bisherigen Reserverades mit verwendet werden, sofern dieser noch in einwandfreien Zustand und nicht bereits überaltert ist. Die Verwendung eines mehrere Jahre alten Reserverades gemeinsam mit neuen Reifen kann jedoch das Fahrverhalten negativ beeinflussen, weil sich die Reifentechnik in der Zwischenzeit weiterentwickelt haben

	kann. Nach einem Alter von 6 Jahren entsprechen PKW- Reifen im allgemeinen nicht mehr in allen Punkten dem aktuellen Stand der Technik. Den Reservereifen sollte man dann nur noch dafür vorsehen, das Fahrzeug im Notfall fahrbereit zu halten. Aus raum- und gewichtssparenden Gründen können auch Noträder eingesetzt werde. Diese Räder sind in Radialbauweise und nur für den vorübergehenden Einsatz. Zugelassen für Geschwindigkeiten bis 80 km/h.
Retread (s. Runderneuerung)	Retread bedeutet "runderneuert". Bei einem runderneuerten Reifen wird ein "R" bzw. "Retread" auf der Seitenwand vermerkt.
RFT	siehe Run-Flat-Tyre
Rollwiderstand	Durch die Verformung (Walkarbeit) des Reifens entsteht Rollwiderstand. Konstruktionsziel ist es, einen möglichst geringen Rollwiderstand und somit einen geringeren Kraftstoffverbrauch zu erreichen.
Runderneuerung	Als Runderneuerung bezeichnet man das Aufbringen eines neuen Laufstreifens auf einen alten Reifen. Die Reifen werden dabei entweder in Heizformen vulkanisiert (Heißeerneuerung) oder in Autoklaven zusammengeheizt (Kalterneuerung). Jede Reifendimension hat dabei ihre eigene Heizzeit.
Run-Flat-Tyre	Als RFT-Reifen werden Reifen mit einer Notlaufeigenschaft bezeichnet. Der wichtigste Pluspunkt ist die Kontrolle über das Fahrzeug auch bei plötzlichem Luftdruckverlust und die Möglichkeit der Weiterfahrt. Dies führt zu erhöhter Sicherheit, denn zum einen ist ein Reifenwechsel auf engen oder stark befahrenen Straßen nicht notwendig, zum anderen muss in Gefahrenbereichen nicht angehalten werden. Die Weiterfahrt zur nächsten Fachwerkstatt ist auf jeden Fall gewährleistet. Das Fahrzeug kann bei einer Geschwindigkeit von maximal 80 Stundenkilometern noch bis zu 250 Kilometer Entfernung zurücklegen (je nach Beladung und Fahrzeug). Ermöglicht wird dies durch eine spezielle Seitenwandverstärkung und neuartige, extrem hitzebeständige Gummimischung. Ein verstärkter Wulstkern sorgt für sicheren Sitz des Reifens auf der Felge – auch bei totalem Druckverlust. Dabei benötigen RFT-Reifen keine Spezialfelge und können einfach auf Standardfelgen aufgezogen werden.
Ruß	Ruße haben Einfluss auf die Festigkeit, die Elastizität und den Abrieb des Reifens. 30 % eines Reifengummis bestehen aus Ruß.

S

Begriff	Beschreibung
S-Reifen	siehe Geschwindigkeitsklassen
Sägezahnbildung	Eine ungleichmäßige Abnutzung der Schulter-Profilblöcke führt zu einer Sägezahnbildung und einem Ansteigen des Geräuschpegels.
Schlauchlos	Schlauchlose Reifen sind heute die Regel.

Schlauchreifen	Beim Auswechseln der Reifen sollte bei Tube Types (Schlauchreifen) darauf geachtet werden, dass ein neuer Schlauch verwendet wird, da alte Schläuche ausgedehnt sind und sich in Falten legen können. Der Faltenwurf führt zu Unwuchterscheinungen und zum Scheuern des Schlauchs an der Reifeninnenseite.
Schlupf	Bezeichnet die Relativbewegung zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit und Reifen-Umfangsgeschwindigkeit. 100 % Schlupf: Ein Rad dreht durch oder blockiert.
Schmiederäder	Felgen mit aufwendiger Herstellung. Hierbei wird das Ausgangsmaterial gepresst und gewalzt (s. auch Gussräder).
Schneeketten	Bei extremen Schnee- und Streckenbedingungen, die auch mit Winterreifen nicht mehr zu bewältigen sind, bieten Schneeketten die Möglichkeit, ans Ziel zu gelangen. Zehn Schneeketten-Tipps: Bei etlichen Breitreifen-Größen ist aus Platzgründen keine Kettenmontage möglich. Vor dem Kauf darauf achten, dass die Kettengröße mit der tatsächlichen Bereifung und der Felge kombinierbar ist. Kettenmontage auf jeden Fall zu Hause üben. Vorsicht bei der Kombination von Ketten und Leichtmetallrädern. Bei manchen Kettentypen ist eine Beschädigung der Felge möglich. Ketten immer auf die Antriebsräder montieren, bei Allradantrieb in der Regel auf die Vorderräder. Im Zweifel beim Fahrzeughersteller anfragen. Beim Fahren mit Ketten haben die kettenlosen Räder erheblich weniger Seitenführung und blockieren beim Bremsen früher. Mit Ketten die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschreiten. Auf schneefreier Fahrbahn die Ketten möglichst sofort demontieren. Nach Gebrauch die Ketten mit heißem Wasser abspülen und trocknen lassen (auch Edelstahlprodukte). Für teure Ketten lohnt eine Reparatur beim Hersteller. Außerdem lassen sie sich auch auf andere Reifengrößen anpassen.
Schnellauf-festigkeit	Die auf die Reifen wirkende Zentrifugalbeschleunigung ist extrem - bei 200 km/h beispielsweise beträgt sie die tausendfache Erdbeschleunigung. Deshalb beschichten die Hersteller den Gürtelcord mit Kautschuk, um später einen festen Verbund mit dem Gummi zu erreichen. Die Stahlgürtel werden außerdem mit mehreren Nylonabdeckungen versehen.
Schräglaufwinkel	Der Schräglaufwinkel bezeichnet den Unterschied zwischen der Stellung des Rades und der tatsächlichen Fahrtrichtung. Ein großer Schräglaufwinkel erfordert also einen starken Lenkeinschlag, um die Richtungsänderung zu bewirken. Je steifer der Reifenaufbau, desto geringer ist dieser Winkel und desto sicherer das Fahrverhalten - jedoch auf Kosten des Komforts.
Schulterabrieb	Einseitiger Schulterabrieb stellt sich vor allem dann ein, wenn die Position des Rades zur Fahrbahn nicht optimal ist. Dann sollte man die Spur bzw. den Sturz überprüfen. Beidseitiger Schulterabrieb geht meist auf Unterluftdruck (siehe dort) oder Überlast zurück. Wer sportlich und mit hohem Landstraßenanteil (Kurven!) fährt, wird von erhöhtem Reifenabrieb auf den Außenschultern betroffen, auch dann, wenn die Achseinstellung korrekt ist. In solchen Fällen empfiehlt es sich, den Reifen auf der Felge zu drehen und von rechts nach links zu tauschen. Ausnahme: laufrichtungsgebundene Profile!
Schwefel	Neben vielen anderen Chemikalien besitzt elementarer Schwefel eine wichtige Funktion: Erst durch seine Beimischung vernetzen sich während der Vulkanisation die langen Molekülketten des Kautschuks - aus plastisch-klebrigem Material wird elastischer Gummi.

Schneeflockensymbol	Neuer Standard der Industrie zur einfachen Identifizierung von Reifen mit geprüften Wintereigenschaften. Mit der offiziellen Stempelung - die nur in Kombination mit der M+S-Markierung erfolgt - wird eine klare Abgrenzung zu M+S-markierten Sommer- bzw. Ganzjahresreifen erreicht.
Seitenwand	Auf der Seitenwand befinden sich sämtliche Reifeninformationen. Um Schäden zu vermeiden, kann sie außen mit einer Felgenschutzleiste versehen werden. Beim forschen Überfahren von Bordsteinkanten können die eingearbeiteten Karkassefäden gequetscht werden und entweder sofort oder später brechen.
Selbsttragende Reifen	Alle selbsttragenden Produkte verfügen über einen verstärkten Unterbau, veränderte Karkassen und Gürtel sowie versteifte Seitenwände und Wulstzonen.
SetUp	SETUP - DYNAMIC SETUP TECHNOLOGY BY BRIDGESTONE ist eine Neuheit, die weltweit einzigartig ist. Hierbei werden die Reifen und die Felgen perfekt auf das Fahrzeug und die Wünsche des Kunden individuell abgestimmt. Somit erreichen Sie ein verbessertes Fahrgefühl und ein besseres Handling des Wagens. Individueller können Sie nicht fahren!
Severe Snow Symbol	Siehe Schneeflockensymbol.
Silica	Die gefällte Kieselsäure Silica ermöglicht in Verbindung mit einer speziellen Kautschuksorte einen um bis zu 20 % verringerten Rollwiderstand, ein gutes Nässeverhalten und eine hohe Laufleistung.
Slick	Profilloser Rennreifen.
Sommerreifen	Ein Reifen für trockene Straßen, hohe Temperaturen, relativ hohe bis sehr hohe Geschwindigkeiten mit entsprechenden Temperaturbelastungen sowie feuchte und nasse Fahrbahnen.
Speed-Index SI	s. Geschwindigkeitsklassen.
Spikes	Spikes (Nägel) dienten bis 1975 als mechanische Traktionshilfe am Reifen. Diese Art von Reifen darf heutzutage nur noch mit Einschränkungen in skandinavischen Ländern gefahren werden.
Stahlgürtel	Siehe Gürtelreifen.
Spur	Abstand zwischen den Reifenmitten einer Achse. Kann zwischen Vorder- und Hinterachse differieren.
Sturz	Unter Sturz versteht man die Neigung eines Rades bzw. seiner Mittellinie gegenüber der Senkrechten zur Fahrbahn. Ist das Rad oben nach außen geneigt, dann ist der Sturz positiv (+); bei oberer Neigung des Rades nach innen ist der Sturz negativ (-). Dadurch werden die Reifenaufstandsflächen einseitig (innen oder außen) belastet, wodurch sich die Tragfähigkeit der Reifen reduziert.

T

Begriff	Beschreibung
---------	--------------

T-Reifen	siehe Geschwindigkeitsklassen
Technische Daten	Die Technische Daten setzen sich zusammen aus: Tragfähigkeit , Geschwindigkeit, max. zulässige Felgenbreite, Reifenmaße und Abrollumfang
Temperaturabhängigkeit	Die Reifentemperatur hat neben Schlupf und Schräglaufwinkel einen erheblichen Einfluss auf den Reibbeiwert. Bei kälteren Temperaturen ist der Reibungskoeffizient eher niedrig, er steigt mit zunehmenden Temperaturen. Steigt die Betriebstemperatur weiter, fallen Reibbeiwerte und damit die übertragbaren Kräfte gleichermaßen wieder ab.
Temperaturen	Der Reibwert von Kautschuk ist temperaturabhängig. Damit ein Sommerreifen optimal arbeitet, ist eine Betriebstemperatur von 50 bis maximal 90 °C ideal. Überhitzt der Pneu - etwa durch zu geringen Luftdruck -, löst sich seine Struktur auf.
Tiefbettfelgen	Eine besondere Form der Felge, bei der der mittlere Teil des Felgenbodens im Vergleich zu den Felgenschultern nochmals abgesenkt ist.
Tragfähigkeit Siehe auch Lastindex	Eine mehrstellige Zahl auf der Reifenflanke, der so genannte "Load-Index", gibt Auskunft über die Tragfähigkeit, die je nach Fahrzeuggewicht bei gleicher Reifengröße variiert - zum Beispiel für Kleinwagen, Mittelklasselimosinen oder Transporter.
Traktion	Traktion nennt man die Fähigkeit, Motorleistung durch Verzahnung mit der Fahrbahnoberfläche in Vortrieb umzusetzen. Auf trockener Straße ist Traktion kein Problem. Erst bei Nässe, Schnee oder Eis wird die Traktion mangelhaft. Dann spielen Haftfähigkeit der Gummimischung und Profilform (Lamellenreifen für Schnee) die entscheidende Rolle.
Tread-Wear-Indikator TWI	Auf dem Profilgrund der Lauffläche sind Abriebindikatoren integriert und bilden bei 1,6 mm Restprofiltiefe im Profilgrund schmale, durchgehende Stege. Die Lage dieser Indikatoren ist ganz oben auf der Seitenwand - je nach Reifenhersteller - durch Dreiecke, die Buchstabenkombination TWI (Tread-Wear-Indikator) oder kleine Firmensymbole gekennzeichnet.
Tubeless	siehe Schlauchlos

U

Begriff	Beschreibung
Überlastung	Vermeiden Sie Überlastungen der Reifen. Diese können bei der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, oder auch bei Überschreitung der Tragfähigkeit des Reifens, Auswirkungen wie bei einem mit Minderdruck gefahrenen Reifen haben.
Übersteuern	Fahrverhalten, bei dem die Hinterreifen vor den Vorderreifen die Haftung verlieren: Das Auto bricht mit dem Heck aus und dreht sich im Kurvensinne ein.
Ultra-High-Performance-Reifen	Siehe High-Performance-Reifen.
Umrüstung	Hier spricht man vom Ersetzen der Serienbereifung durch breitere Reifen und Felgen in eindrucksvoller Optik.

Untersteuern	Fahrverhalten, bei dem die Vorderreifen vor den Hinterreifen die Haftung verlieren: Das Auto rutscht geradeaus in tangentialer Richtung zum Kurvenradius.
Unwucht	Bereits minimale Schwankungen in der Materialdichte oder andere Einflüsse bewirken geringfügige Ungleichgewichte innerhalb des Reifens. Bei der Drehbewegung entstehen dadurch Unwuchten, die durch Gegengewichte an der Felge ausgeglichen werden können.

V

Begriff	Beschreibung
V-Reifen	siehe Geschwindigkeitsklassen
Ventil	<p>Man unterscheidet zwei Arten von Ventilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gummiventile, die das Felgenloch selbst abdichten. • Schraubenventile, die zum Abdichten einen Dichtring verwenden. <p>Achtung: Ventile sind sehr empfindlich gegen Schmutz, Staub und Feuchtigkeit. Deshalb sollte das Ventilkäppchen immer fest aufgeschraubt sein.</p>
Verschleiß	Der Verschleiß ist von der Reifenalterung und vom Fahrbetrieb abhängig. Die Reifenhaltbarkeit wird vom Fahrstil, der Beladung des Fahrzeugs, den Streckenverhältnissen und der Pflege (Luftdruck) bestimmt. Bei gleichem Fahrzeug- und Reifentyp sind Leistungsdifferenzen von einigen tausend Kilometern möglich.
Verzahnungseffekt	Damit sich Winterreifen förmlich in den Schnee "beißen", verfügen sie über lamellenartige Kanten und Rillen, die den Schnee zu einer "Zahnschiene" pressen. So entsteht eine Verzahnung von Reifen und Fahrbahn.
Vibrationen	Vibrationen am Lenkrad stammen in der Regel von schlecht ausgewuchteten Reifen, was durch Matchen des Reifens oft abgestellt werden kann. Vibrationen können aber auch durch ein fehlerhaftes bzw. abgefallenes Auswuchtgewicht oder durch eine nach einer Gewaltbremsung entstandenen Bremsplatte ausgelöst werden. Der Reifenfachmann erkennt die Ursache des Problems und berät Sie kompetent.
Vulkanisieren	Letzte Station der Reifenproduktion. In der Vulkanisationspresse erhält der Reifenrohling nicht nur sein endgültiges Gesicht, hier verbinden sich auch die einzelnen Reifenkomponenten durch die gezielte Steuerung von Druck und Temperatur bei exakten Zeitvorgaben und werden zu elastischem Gummi. Dies geschieht bei rund 165 bis 200 °C und einem Druck von 12 bis 24 bar in etwa 9 bis 17 min.

W

Begriff	Beschreibung
W-Reifen	siehe Geschwindigkeitsklassen
Walkarbeit	Das periodische Einfedern des Reifens bewirkt seine Verformung - die so genannte Walkarbeit, die Hitze freisetzt und Rollwiderstand verursacht. Ist der Luftdruck zu gering, überhitzt der Reifen durch ein zu hohes Maß an Walkarbeit.
Warmvulkanisation	Laufflächenverletzungen, die bis zum Reifenzwischenbau bzw. Gürtel reichen oder Hindurchgehen, müssen durch Warmvulkanisation instandgesetzt werden.
Wasserverdrängung	Auf nasser Oberfläche müssen die Positiv-Blöcke des Reifens das Wasser durch die Drainagerillen abführen. So werden beispielsweise bei 80 km/h bis zu 25 l Wasser pro Sekunde kanalisiert (bei 100 km/h bis zu 31 l, bei 120 km/h bis zu 37 l, bei 140 km/h bis zu 43 l usw.)
WdK	WdK ist der Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie, der Sitz ist in Frankfurt/Main (www.wdk.de)
Weichmacher	Diese sind im Reifen zu ca. 12 % enthalten und sorgen für die Elastizität.
Winterreifen	Neben einem speziellen Profil mit Lamellen und einer größeren Zahl von Negativ-Blöcken für gute Bodenhaftung bestehen Winterreifen aus speziellen Kautschukmischungen, damit die Lauffläche nicht bei kalten Temperaturen verhärtet.
Wulst	Der Wulst - bzw. der Innenring der Reifenflanken - enthält einen oder mehrere Drahtkerne und hat die Aufgabe, für den sicheren Sitz des Reifens auf der Felge zu sorgen.

X

Begriff	Beschreibung
	z. Zt. keine Begriffe mit dem Anfangsbuchstaben X

Y

Begriff	Beschreibung
Y-Reifen	siehe Geschwindigkeitsklassen

Z

Begriff	Beschreibung
Zoll	Zoll ist eine amerikanische Maßeinheit (Entfernung).
1 Zoll	= 25,4 Millimeter
1 Millimeter	= 0,03937 Zoll
ZR-Reifen	siehe Geschwindigkeitsklassen