

METZELER RACING 2026

Technik | Mischungen | Produkte | Empfehlungen



METZELER 
MOTORRADREIFEN

INHALT

| | |
|----------------------|--------|
| TECHNIK | 3 - 5 |
| NBM-TECHNIK | 3 |
| VORDERREIFEN-TECHNIK | 4 |
| HINTERREIFEN-TECHNIK | 5 |
| REIFENMISCHUNGEN | 7 |
| PRODUKTE | 9 - 16 |
| RACETEC RR SLICK | 9 |
| RACETEC TD SLICK | 11 |
| RACETEC RR RAIN | 12 |
| RACETEC SM | 14 |
| RACETEC SM RAIN | 15 |
| RACETEC RR | 16 |
| LUFTDRUCK | 18 |
| HEIZDECKEN | 19 |
| GLASBRUCH | 19 |

NBM-TECHNIK

Die New Building Machine (NBM) beschreibt einen vollautomatisierten robotergesteuerten Herstellungsprozess des gesamten Reifens, vom Aufbau der Karkasse bis hin zum Aufbringen des Laufstreifens.

| Technische Eigenschaften | Auswirkung und Kundennutzen |
|--|---|
| Geringe Unwucht | ➔ Besonders beim Hinterreifen keine Vibrationen durch Verdrehen der Reifen auf der Felge |
| Geometrische Freiheit | ➔ Erstmalig ermöglicht es innovative Reifenkonstruktionen und -konturen herzustellen |
| Keine Limitierung der Mischungsentwicklung | ➔ Erlaubt die Verarbeitung von Laufstreifenmischungen mit extremen Eigenschaften |
| Hohe Präzision im Reifenaufbau | ➔ Ermöglicht Gewichtsreduzierung ➔ Bessere Performance ➔ Sicherheitsreserven gegen lokale thermische Überlastung werden deutlich erhöht |
| Kein Laufstreifenstoß notwendig | ➔ Bei traditionellen Reifen eine Schwachstelle für thermische Überlastung |

METZELER.com



Mit dieser Ausgabe verlieren alle vorhergehenden Ausgaben ihre Gültigkeit. Für Druckfehler übernehmen wir keine Haftung. Änderungen vorbehalten! Pirelli Deutschland GmbH



Achtung Sicherheitshinweis!
Nicht sachgemäße Verwendung des Reifens kann gefährliche Folgen haben! Beachten Sie stets die Gebrauchshinweise des Reifenherstellers und die Vorgaben des Fahrzeugherstellers.

Die hier vorgestellten Reifen sind ausschließlich für die Benutzung auf Fahrzeugen bestimmt, für die vom Fahrzeughersteller Motorradreifen vorgesehen sind.
Jeder andere Gebrauch könnte gefährlich werden.



VORDERREIFEN - TECHNIK

Technische Eigenschaften

0° - Stahlgürtel

Auswirkung und Kundennutzen

- Hohe Eigendämpfung und mehr Sicherheit im Grenzbereich
- Vermeidung von Kick-Back (Lenkerschlagen) und Shimmy (Pendeln)
- Umlaufender, endlos gewickelter Stahlgürtel unterbindet schlagartigen Druckverlust
- Geringeres Gewicht im Vergleich zu mehrlagigen Konstruktionen für besseres Handling

2-Lagen Karkasse

- Stabilität beim Anbremsen aus hohen Geschwindigkeiten
- Direktes und zielgenaues Einlenken in Schräglage
- Geringes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage

Multi-Radius Konturdesign

- Ermöglicht einfaches Einlenken und schnelle Richtungswechsel
- Bietet maximale Stabilität in Schräglage

High-Performance Mischungen

- Garantieren Laufleistung und gleichbleibende Konstanz in der Performance
- Schnelles Aufwärmen für sicheres Fahrgefühl vom ersten Meter an

HINTERREIFEN - TECHNIK

Technische Eigenschaften

0° - Stahlgürtel

Auswirkung und Kundennutzen

- Hohe Eigendämpfung für mehr Sicherheit im Grenzbereich
- Reduziert das Chatteringrisiko (Stempeln) am Hinterrad
- Umlaufender, endlos gewickelter Stahlgürtel unterbindet schlagartigen Druckverlust
- Vermeidung von Überhitzung im Reifen und auf dem Laufstreifen
- Geringeres Gewicht im Vergleich zu mehrlagigen Konstruktionen für besseres Handling

1-Lagen Karkasse

- Für hervorragende und gleichmäßige Wärmeverteilung im Reifen
- Geringe Hitzeentwicklung durch geringere Reibung in der Karkasse
- Vermeidung von Reifenschäden (Laufflächenablösung) durch punktuelle Überhitzung des Laufstreifens

Cap & Base Technologie

- Erhöht die Stabilität in der Karkasse und garantiert maximale Verbindung von Karkasse und Laufstreifen

INTERACT-Technologie

- Garantiert eine größtmögliche Aufstandsfläche für maximalen Grip und Stabilität in Schräglage und beim Herausbeschleunigen aus Kurven

High-Performance Mischungen

- Garantieren Laufleistung und gleichbleibende Konstanz in der Performance
- Schnelles Aufwärmen für sicheres Fahrgefühl vom ersten Meter an



REIFENMISCHUNGEN

| | Laufleistung in km | Einsatzzeit in h | Einsatzbereich | Asphalttemperatur |
|--------------|--------------------|------------------|-------------------------------|-------------------|
| Vorderreifen | | | | |
| K1 | ca. 100 - 300 | ca. 1 bis max. 2 | Allround-Rennreifen | 10°C bis 40°C |
| K2 | ca. 200 - 400 | ca. 2 bis max. 4 | R4F-Trainingsreifen/Endurance | 20°C bis 50°C |

| | | | | |
|--------------|---------------|------------------|---|---------------|
| Hinterreifen | | | | |
| K0 | ca. 100 - 200 | ca. 1 bis max. 2 | Rennreifen für mittlere bis hohe Temperaturen | ab 20°C |
| K1 | ca. 100 - 200 | ca. 1 bis max. 2 | Rennreifen für niedrigere bis mittlere Temperaturen | bis 30°C |
| K2 | ca. 200 - 400 | ca. 2 bis max. 4 | R4F-Trainingsreifen/Endurance | 10°C bis 50°C |

| | Maximale Performance | Stabilität | Eigendämpfung | Haltbarkeit | Einsatz bei hohen Temperaturen | Einsatz bei niedrigen Temperaturen |
|----------|----------------------|------------|---------------|-------------|--------------------------------|------------------------------------|
| K1 Front | ●●● | ● | ●●● | ●● | ●● | ●●● |
| K2 Front | ● | ●●● | ●● | ●●● | ●●● | ●● |

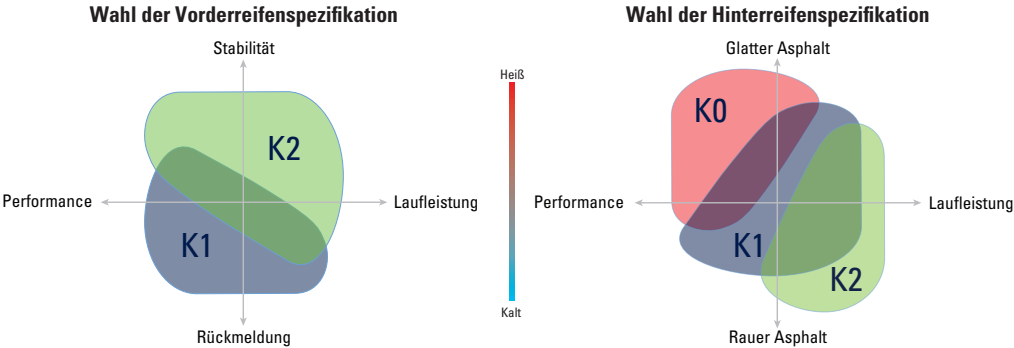
| | Maximale Performance | Einsatz auf glattem Asphalt | Einsatz auf rauem Asphalt | Haltbarkeit | Einsatz bei hohen Temperaturen | Einsatz bei niedrigen Temperaturen |
|----|----------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------|--------------------------------|------------------------------------|
| K0 | ●●● | ●●● | ● | ● | ●●● | ● |
| K1 | ●● | ●● | ●● | ●● | ●● | ●● |
| K2 | ● | ●● | ●●● | ●●● | ●● | ●●● |



Das Produkt der RR Familie für ambitionierte Rennfahrer.
Entwickelt und getestet auf Straßenrennen und Rennstrecken.

- Profilloser Rennreifen ausschließlich für den Einsatz bei trockenen Bedingungen
- Verschiedene Mischungen ermöglichen eine optimale Wahl für unterschiedliche Strecken- und Temperaturverhältnisse
- Veränderte Vorderreifenkontur für ein verbessertes Handling, mehr Feedback und erhöhten Grip bei großen Schräglagen
- 2-Lagen Aramid-Vorderradkarkasse kombiniert mit patentiertem METZELER 0°-Stahlgürtel für verbesserte Stabilität und Lenkpräzision
- 60% Querschnittsverhältnis am Hinterreifen sorgt auch bei sehr großen Schräglagen für eine erhöhte Aufstandsfläche
- Die Verwendung von Heizdecken ist erforderlich

| Dimension | Mischungen | | | Produktionsverfahren | Hinweis Einsatz | Empfohlene Felgenbreite | Breite (mm) | Ø Mitte (mm) | Ø Schulter (mm) | Empfohlener Luftdruck im Fahrbetrieb | Heizdauer |
|------------------------|------------|----|----|----------------------|-----------------|-------------------------|-------------|--------------|-----------------|--------------------------------------|-------------------------|
| RACETEC RR SLICK FRONT | | | | | | | | | | | |
| 120/70 R 17 NHS TL | | K1 | K2 | NBM | | 3.50 | 120 | 604 | 501 | 2.3 bis 2.5 | 60 Minuten bei ca. 80°C |
| RACETEC RR SLICK REAR | | | | | | | | | | | |
| 180/60 R 17 NHS TL | | K1 | K2 | NBM | SSP 600 | 5.50 | 190 | 656 | 527 | 1.6 bis 1.8 | 60 Minuten bei ca. 80°C |
| 200/60 R 17 NHS TL | K0 | K1 | K2 | NBM | | 6.00 | 200 | 662 | 530 | 1.6 bis 1.8 | |



Hinweis: Die Temperaturskala bezieht sich auf die Betriebstemperatur des Reifens. Die Wahl der Mischung kann je nach Fahrwerk und Fahrstil variieren. Bitte wenden Sie sich bei Fragen an Ihren Händler oder Rennservice.



Racetec™

TD SLICK

Leave no track unraced.

- Der perfekte Track-Day Reifen
- Neu entwickelte Mischung für hohe Wärmebeständigkeit und verbesserte Laufleistung
- Hohe und gleichbleibende Performance auch nach mehreren Sessions
- Durch Verwendung von regulären Straßenreifen-Dimensionen keine Anpassung an elektronische Fahrhilfen notwendig
- Plug-and-Play-Reifen für lange Clubsport-Rennen und Renntrainings
- Kurze Aufwärmphase - Reifenwärmer nicht mehr zwingend notwendig



| Dimension | Mischungen | Produktionsverfahren | Hinweis Einsatz | Empfohlene Felgenbreite | Breite (mm) | Ø Mitte (mm) | Ø Schulter (mm) | Empfohlener Luftdruck im Fahrbetrieb | Heizdauer |
|------------------------|------------|----------------------|-----------------|-------------------------|-------------|--------------|-----------------|--------------------------------------|-------------------------|
| RACETEC TD SLICK FRONT | | | | | | | | | |
| 120/70 R 17 NHS TL | | NBM | | 3.50 | 120 | 604 | 501 | 2.3 bis 2.5 | 60 Minuten bei ca. 80°C |
| RACETEC TD SLICK REAR | | | | | | | | | |
| 180/55 R 17 NHS TL | | NBM | SSP 600 | 5.50 | 184 | 641 | 527 | 1.6 bis 1.8 | 60 Minuten bei ca. 80°C |
| 180/60 R 17 NHS TL | | NBM | SSP 600 | 5.50 | 190 | 656 | 527 | 1.6 bis 1.8 | |
| 190/55 R 17 NHS TL | | NBM | SBK | 6.00 | 195 | 652 | 527 | 1.6 bis 1.8 | |
| 200/55 R 17 NHS TL | | NBM | SBK | 6.00 | 200 | 662 | 530 | 1.6 bis 1.8 | |



NHS Rennsport-Reifen für den Einsatz bei Nässe.

- Für den Einsatz auf nassen Strecken vorgesehen
- Tiefes V-Profil für maximale Wasserverdrängung
- Hoher Silica-Anteil optimiert Nässeperformance und Sicherheit bei kühlen Bedingungen
- Durchgehende, mittig angeordnete Profilrillen für sicheren Geradeauslauf und Stabilität beim Anbremsen
- Die Verwendung von Heizdecken wird empfohlen

| Dimension | Mischungen | Produktionsverfahren | Hinweis Einsatz | Empfohlene Felgenbreite | Breite (mm) | Ø Mitte (mm) | Ø Schulter (mm) | Empfohlener Luftdruck (kalt gemessen) | Heizdauer |
|---|------------|----------------------|-----------------|-------------------------|-------------|--------------|-----------------|---------------------------------------|-------------------------|
| RACETEC RR RAIN FRONT - Luftdruck ohne Reifenwärmer (kalt) gemessen | | | | | | | | | |
| 120/70 R 17 NHS TL | KR1 | NBM | | 3.50 | 120 | 604 | 501 | 2.3 | 40 Minuten bei ca. 50°C |
| RACETEC RR RAIN REAR - Luftdruck ohne Reifenwärmer (kalt) gemessen | | | | | | | | | |
| 190/60 R 17 NHS TL | KR1 | NBM | | 5.50 bis 6.00 | 193 | 656 | 532 | 2.1 bis 2.3 | 40 Minuten bei ca. 50°C |



Der offizielle Reifenpartner der FIM Supermoto World Championship





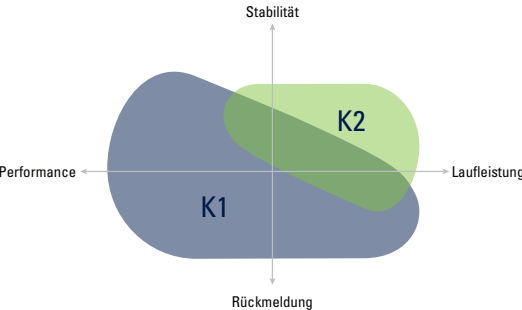
K0 = Super Soft
K1 = Soft
K2 = Medium

Der ideale Reifen für nationale und internationale Supermoto-Meisterschaften, für den Profi und den Amateur.

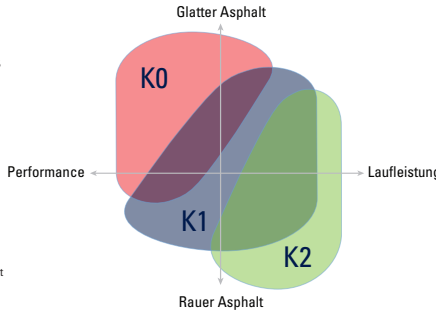
- 125/75 R 17 Vorderreifendimension mit niedrigerem Querschnittsverhältnis, um noch bessere Performance zu gewährleisten
- 16,5 Zoll Vorderreifen mit veränderter Reifenkontur und mehr Flexibilität für ein verbessertes Feedback sowie neuer K2 Mischung für mehr Grip und erweitertem Einsatzbereich
- Hinterreifen mit spezieller Profilierung für erhöhten Grip auf den Teilen der Rennstrecke mit losem Untergrund; Selbstschneiden des Profils nicht mehr nötig
- Speziell entwickelte Gummimischung, die herausragende Kurvengeschwindigkeit, Gripkontrolle, schnelle Richtungsänderung sowie gleichmäßiges, progressives Sliden und wirkungsvolles Bremsen ermöglicht

| Dimension | Mischungen | | | Produktionsverfahren | Hinweis Einsatz | Empfohlene Felgenbreite | Breite (mm) | Ø Mitte (mm) | Ø Schulter (mm) | Empfohlener Luftdruck im Fahrbetrieb | Heizdauer |
|---------------------|------------|----|----|----------------------|-----------------|-------------------------|-------------|--------------|-----------------|--------------------------------------|--------------------------|
| RACETEC SM FRONT | | | | | | | | | | | |
| 125/75 R 420 NHS TL | | K1 | K2 | NBM | | 3.50 | 120 | 600 | 489 | 1.9 bis 2.1 | 60 Minuten bei ca. 80° C |
| 125/75 R 17 NHS TL | | K1 | K2 | NBM | | 3.50 | 120 | 604 | 499 | 1.9 bis 2.1 | |
| RACETEC SM REAR | | | | | | | | | | | |
| 165/55 R 17 NHS TL | K0 | K1 | K2 | NBM | | 5.00 (5.50) | 162 | 631 | 521 | 1.7 bis 1.9 | 60 Minuten bei ca. 80° C |

Wahl der Vorderreifenspezifikation



Wahl der Hinterreifenspezifikation



Hinweis: Die Temperaturskala bezieht sich auf die Betriebstemperatur des Reifens. Die Wahl der Mischung kann je nach Fahrwerk und Fahrstil variieren. Bitte wenden Sie sich bei Fragen an Ihren Händler oder Rennservice.



Der ideale Regenreifen für den Einsatz im Supermoto.

- Spezielle Supermoto-Mischungen und Profildesign
- Die neueste Generation an Silica-Mischung für chemischen Grip bei Nässe und schnelles Aufwärmen



| Dimension | Mischungen | | | Produktionsverfahren | Hinweis Einsatz | Empfohlene Felgenbreite | Breite (mm) | Ø Mitte (mm) | Ø Schulter (mm) | Empfohlener Luftdruck (kalt gemessen) | Heizdauer |
|-----------------------|------------|--|--|----------------------|-----------------|-------------------------|-------------|--------------|-----------------|---------------------------------------|--------------------------|
| RACETEC SM RAIN FRONT | | | | | | | | | | | |
| 125/75 R 420 NHS TL | | | | NBM | | 3.50 | 120 | 600 | 489 | 1.7 bis 1.9 | 40 Minuten bei ca. 50° C |
| 125/75 R 17 NHS TL | | | | NBM | | 3.50 | 120 | 604 | 499 | 1.7 bis 1.9 | |
| RACETEC SM RAIN REAR | | | | | | | | | | | |
| 165/55 R 17 NHS TL | | | | NBM | | 5.00 bis 5.50 | 162 | 631 | 521 | 1.7 bis 1.9 | 40 Minuten bei ca. 50° C |



Racetec™ RR

K1 = Soft
K2 = Medium

Feel the RRace, feel the RRoad.

- Entwickelt mit den Top-Fahrern aus dem Road Racing (IoM, NW200,...)
- Neuester Stand der Reifenentwicklung im Supersport Bereich
- Leicht profilierter Rennreifen ausschließlich für den Einsatz bei trockenen Bedingungen
- Verschiedene Mischungen ermöglichen eine optimale Wahl für verschiedene Strecken- und Temperaturverhältnisse
- Die Verwendung von Heizdecken ist erforderlich

Bi-Compound-
Technologie

| Dimension | Mischungen | | Produktionsverfahren | Hinweis Einsatz | Empfohlene Felgenbreite | Breite (mm) | Ø Mitte (mm) | Ø Schulter (mm) | Empfohlener Luftdruck im Fahrbetrieb | Heizdauer | |
|---------------------------|------------|----|----------------------|-----------------|-------------------------|-------------|--------------|-----------------|--------------------------------------|-------------|-------------------------|
| RACETEC RR FRONT | | | | | | | | | | | |
| 120/70 ZR 17 M/C (58W) TL | | K1 | K2 | NBM | | 3.50 | 120 | 604 | 501 | 2.3 bis 2.5 | 60 Minuten bei ca. 80°C |
| RACETEC RR REAR | | | | | | | | | | | |
| 180/55 ZR 17 M/C (73W) TL | | | K2 | NBM | | 5.50 | 184 | 641 | 527 | 1.6 bis 1.8 | 60 Minuten bei ca. 80°C |
| 180/60 ZR 17 M/C (75W) TL | | K1 | K2 | NBM | | 5.50 | 190 | 656 | 527 | 1.6 bis 1.8 | |
| 200/55 ZR 17 M/C (78W) TL | | K1 | K2 | NBM | | 6.00 | 200 | 662 | 530 | 1.6 bis 1.8 | |



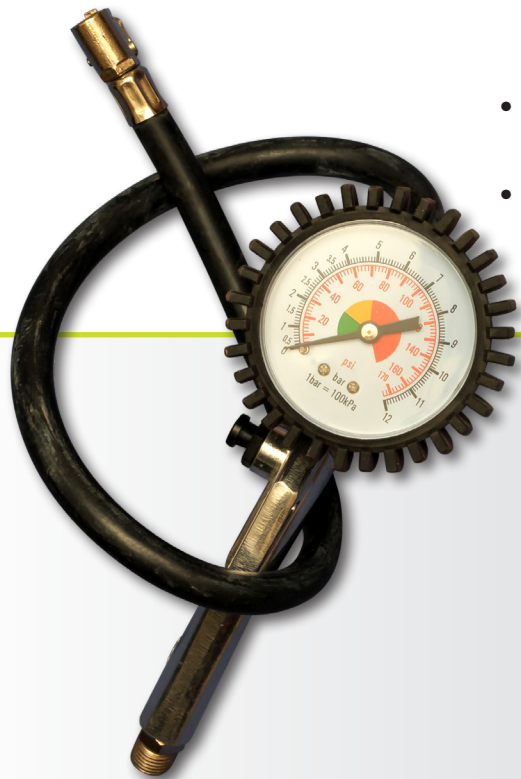
LUFTDRUCK

Auf den richtigen Luftdruck kommt es an

- Beim Einsatz von Rennreifen spielt neben einem guten Set-up des Fahrwerks und der richtigen Wahl der Mischung auch der richtige Luftdruck eine große Rolle.
- Ein nicht korrekt eingestellter Luftdruck kann die Performance und die Haltbarkeit eines Reifens und somit auch den Fahrspaß stark beeinflussen. Unsere Erfahrung von vielen Rennstreckenevents zeigt, dass in einigen Fällen mit einem nicht korrekt eingestellten Luftdruck gefahren wird.
- Zu wenig Luft am Vorderrad bedeutet, dass weniger Stabilität vorliegt und die Kontur des Vorderrades flacher wird. Das Handling und das Einlenkverhalten verschlechtern sich deutlich.
- Ein zu hoher Luftdruck im Hinterreifen hat zur Folge, dass sich die Aufstandsfläche des Reifens verringert. Dadurch gibt es Einbußen bei der Performance in Form von Grip, die Eigendämpfung verschlechtert sich und es kann zu einem höheren Verschleiß kommen.

Checkliste

1. Mindestens eine Stunde vor Fahrantritt die Reifenwärmer einschalten
2. Danach den Luftdruck prüfen und korrekt einstellen
3. Nach dem Turn zügig in die Box zurückkommen, den Luftdruck prüfen und ggfs. korrigieren
4. Es ist wichtig den Luftdruck mehrmals am Tag zu prüfen, da sich in der Regel auch die Außen- und Streckentemperaturen im Tagesverlauf ändern können
5. Eine hohe Außen- und Streckentemperatur bewirkt, dass der Luftdruck im Reifen ansteigen kann. Bei niedrigeren Temperaturen kann sich der Reifendruck auch verringern
6. Der Reifen kann den ganzen Tag durchgeheizt werden
7. Nach dem letzten Turn die noch warmen Heizdecken auf den Reifen legen und langsam abkühlen



HEIZDECKEN (Reifenwärmer)

Verwendung von Heizdecken

- Heizdecken mindestens 1 Stunde vor dem ersten Turn anschalten
- Die Reifen am besten den ganzen Tag über durchheizen
- Ein Abkühlen des Reifens verringert seine Haltbarkeit
- Nach dem letzten Turn die Heizdecken auf den noch warmen Reifen aufziehen und langsam abkühlen lassen. Dabei die Heizdecken nicht anschließen
- Die Heizdecken nach dem Abziehen unbedingt abschalten, da diese sonst beschädigt werden können

WICHTIG: Bitte vor dem Aufziehen der Heizdecken prüfen, dass sich keine Steine oder sonstige Partikel zwischen Reifen und Heizdecke befinden!

GLASBRUCH

Handhabung von Rennreifen bei niedrigen Temperaturen

Der Einsatzbereich von Rennreifen liegt in der Regel bei Lauffächentemperaturen ab ca. 80 °C. Daher sind Rennreifen bei niedrigen Temperaturen diversen Gefahren ausgesetzt. Dies kann zu einer Beschädigung des Laufstreifens führen - in diesem Fall spricht man von „Glasbruch“. Hierbei handelt es sich um eine ganz feine, kaum erkennbare Schnittverletzung auf der Lauffläche.

Wichtig: Ein durch Glasbruch beschädigter Reifen darf nicht mehr verwendet werden!

Um Glasbruch zu vermeiden, gilt es folgende Hinweise zu beachten:

- Die Lagertemperatur sollte mindestens 5 °C betragen
- Den Reifen am besten immer stehend und einzeln lagern
- Den Reifen nicht werfen oder fallen lassen sowie nicht in irgendeiner Form deformieren (wenn sie unter 5° gelagert wurden und noch nicht aufgewärmt sind)
- Vor dem Montieren den Reifen bei 20 °C mindestens 24 h lagern oder mit einer Heizdecke 1 h moderat vorwärmen
- Reifen dürfen, wenn sie kalt sind, nicht bewegt werden. Glasbruch entsteht nur bei Temperaturen unterhalb der Glasbruchtemperatur plus mechanische Belastung

Bei Berücksichtigung dieser Regeln, können Glasbruchschäden erfolgreich vermieden werden.



OFFICIAL TYRE PARTNER

[METZELER.com](https://www.metzeler.com)

