

Fachwissen gebündelt aus dem Wissen der Besten.  
Und eigene Fehler zu akzeptieren und zu korrigieren.  
Das ist Green Think.

Immer Zugriff auf die  
neueste Ausgabe  
<http://green-think.de>  
Blog: [green-think.de/google+](http://green-think.de/google+)



Ausgabe



Seiten



Produkte

# Der Reifen muss zur Felge passen *+Tabelle*

Mythen - Tipps & Tricks - Einfach, anschaulich und bis ins Detail erklärt

- ✓ Reifen einfach und schnell wechseln
- ✓ Wie man die einzelnen Bestandteile einer Felge und eines Reifens nennt

- + Mehr Laufruhe  
Mehr Bodenhaftung  
Weniger Rollwiderstand

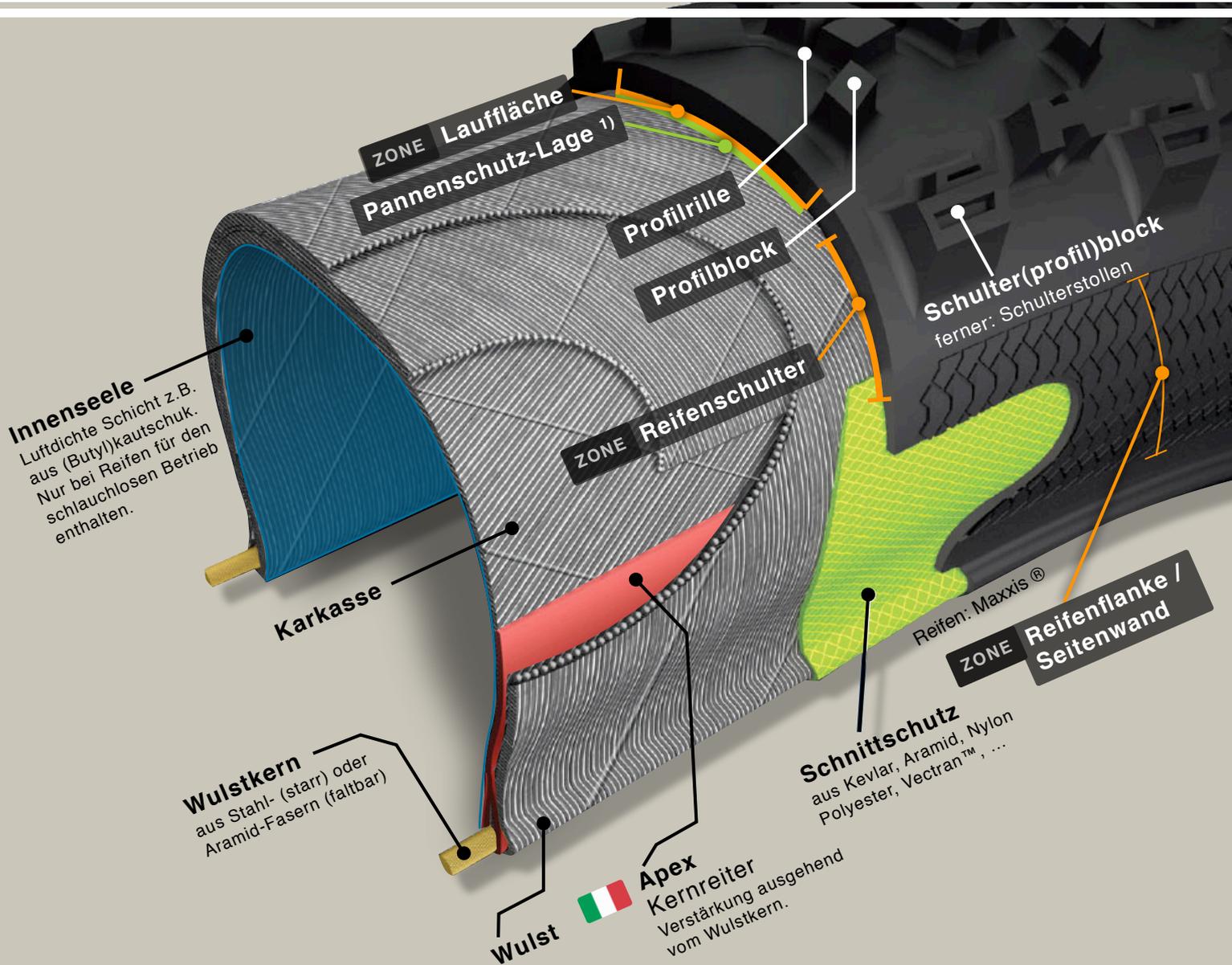


**Green Think**

...ein Gedanke mehr!

# Erklärt

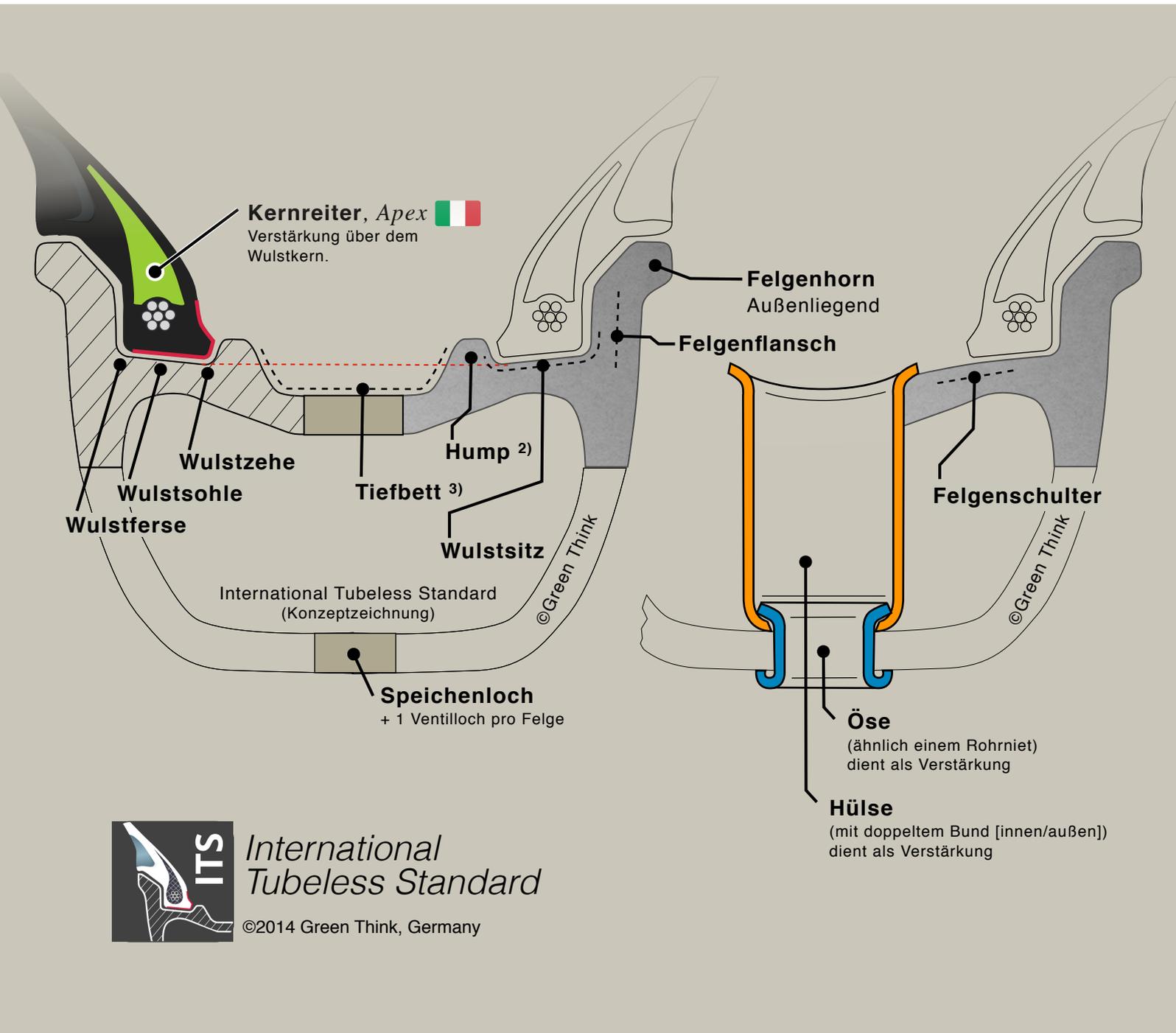
## Reifen, *tyre*



1) Besteht unter anderem aus Polyester, Vectran™, Nylon, Kevlar, High Density®

# Erklärt

## Felgen, *rim*



International  
Tubeless Standard

©2014 Green Think, Germany

2) Buckel, Höcker, Kuppe  > 

3) auch Bett, Felgenbett



# english > deutsch

BCC (Continental ®)-----Black Chili Compound-----„Schwarzer Chili“-Mischung  
UST (Mavic ®)-----Universal Standard for Tubeless-----Universaler Standard für Schlauchlos

grip-----Griffigkeit, Haftung, Bodenhaftung, Griff

carcass-----Karkasse

1-ply-----einfache Lage (Karkasse)

2-ply-----doppelte Lage (Karkasse)

TPI (Threads per inch)----Fäden pro Inch (1 inch = 25,4 mm)

protection-----Schutz

snake bite-----Schlangenbiss

snake skin-----Schlangenhaut

tacky-----klebrig

valve-----Ventil

tube-----Schlauch

tubeless-----schlauchlos

tubular-----schlauchartig, röhrenförmig

» tubular tire-----Schlauchreifen

tire-----Reifen

inner-liner-----Innenseele

rim-----Felge

» rim well-----Felgenbett

well-----Tiefbett

spoke-----Speiche

» spoke nipple-----Speichennippel

hump-----Buckel, Höcker, Kuppe

wheel-----Rad (Laufrad)

hub-----Nabe

compound-----Zusammensetzung, Verbindung, Mischung

double-----doppelt, zweifach

triple-----dreifach

bead-----Wulst

bead wire-----Wulstdraht

bead seat-----Wulstszitz

steel-----Stahl

stainless steel-----rostfreier Stahl

aluminum-----Aluminium

alloy-----Legierung, Mischung

bearing-----Lager

» ball bearing-----Kugellager

» cartridge bearing----- Patronenlager, (ferner: Industrielager)

## INFO

Hierbei handelt es sich um ein Rillenkugellager (Wälzlager), dass auf beiden Seiten mit einer Dichtscheibe vor äußeren Einflüssen geschützt wird. Zusätzlich ist es mit einem speziellen Langzeit-Fett gefüllt und besitzt durch seine größere Breite ein höheres Fassungsvermögen für den Schmierstoff. Dies sollte Wartungsintervallen verlängern. Unter diesem Begriff kann man aber auch eine Lagerpatrone verstehen - sprich: Einem Gehäuse in dem Wälzlager eingepresst sind und als Gesamtes verbaut werden. In Deutschland wird dieser Begriff neben der Bezeichnung Industrielager (eine mögliche Übersetzung) hauptsächlich für Marketingzwecke verwendet - wobei es sich häufig nicht mal um solche speziellen Wälzlager handelt. Dasselbe gilt auch für die fälschlicherweise verallgemeinerte Bezeichnung DU®-Lager. Hierbei handelt es sich wiederum lediglich um eine Beschichtung für Gleitlager.

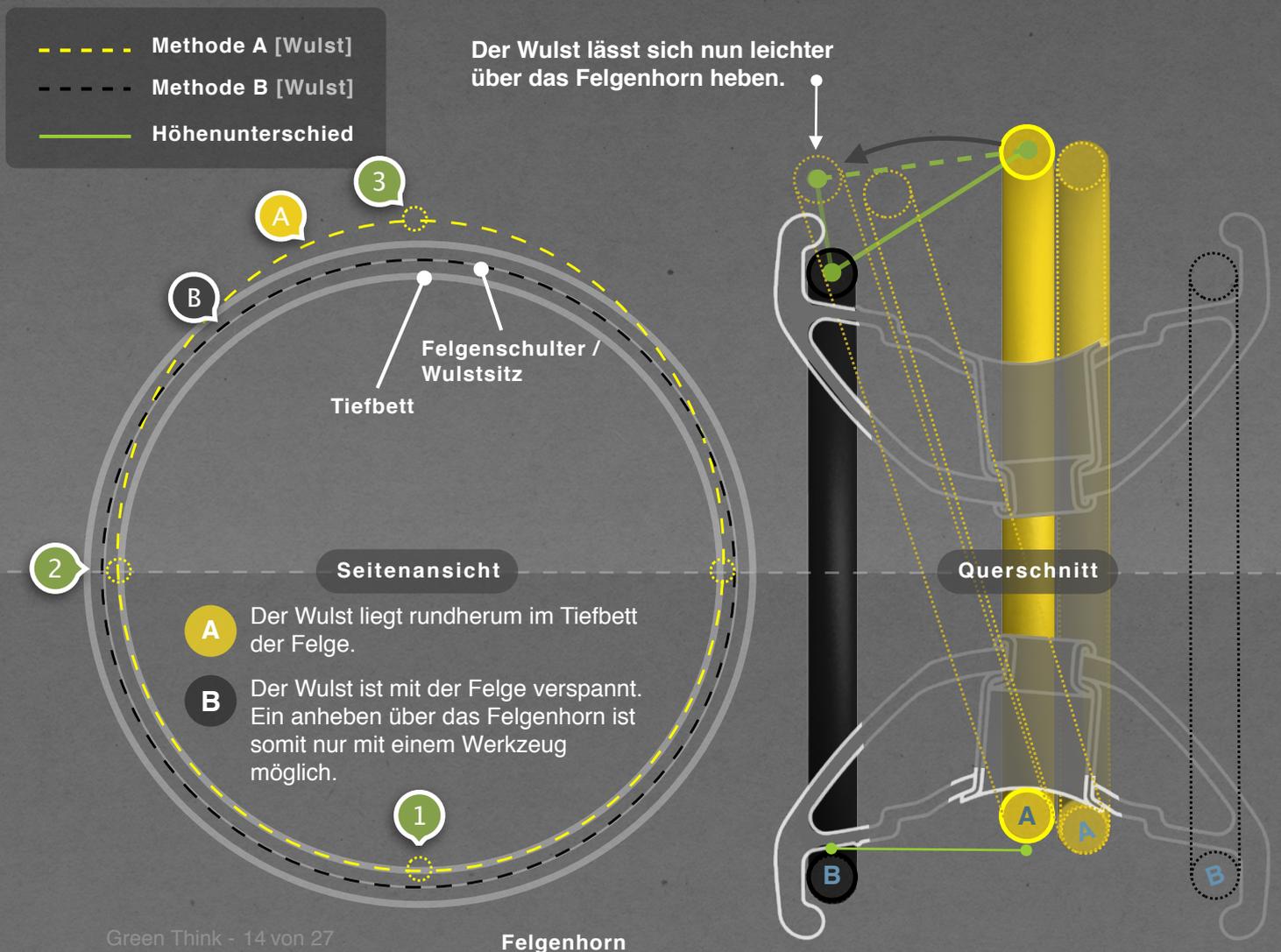


# lateinisch > deutsch

Apex-----Kernreiter

En duro-----Das ist schwer / beschwerlich

# Reifen einfach wechseln



# Das Verhältnis von Reifenbreite zu Maulweite

Rechenformel: ( Reifenbreite ÷ Maulweite ); Beispiel: ( 58,42 ≈ 58 ÷ 29 = 2 )

Reifenbreite		Maulweite [mm]																			
inch	mm	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
1,90	48,26	2,84	2,68	2,54	2,41	2,30	2,19	2,10	2,01	1,93	1,86	1,79	1,72	1,66	1,61	1,56	1,51	1,46	1,42	1,38	1,34
2,00	50,80	2,99	2,82	2,67	2,54	2,42	2,31	2,21	2,12	2,03	1,95	1,88	1,81	1,75	1,69	1,64	1,59	1,54	1,49	1,45	1,41
2,10	53,34	3,14	2,96	2,81	2,67	2,54	2,42	2,32	2,22	2,13	2,05	1,98	1,90	1,84	1,78	1,72	1,67	1,62	1,57	1,52	1,48
2,20	55,88	3,29	3,10	2,94	2,79	2,66	2,54	2,43	2,33	2,24	2,15	2,07	2,00	1,93	1,86	1,80	1,75	1,69	1,64	1,60	1,55
2,25	57,15	3,36	3,18	3,01	2,86	2,72	2,60	2,48	2,38	2,29	2,20	2,12	2,04	1,97	1,90	1,84	1,79	1,73	1,68	1,63	1,59
2,30	58,42	3,44	3,25	3,07	2,92	2,78	2,66	2,54	2,43	2,34	2,25	2,16	2,09	2,01	1,95	1,88	1,83	1,77	1,72	1,67	1,62
2,35	59,96	3,53	3,33	3,16	3,00	2,86	2,73	2,61	2,50	2,40	2,31	2,22	2,14	2,07	2,00	1,93	1,87	1,82	1,76	1,71	1,67
2,40	60,96	3,59	3,39	3,21	3,05	2,90	2,77	2,65	2,54	2,44	2,34	2,26	2,18	2,10	2,03	1,97	1,90	1,85	1,79	1,74	1,69
2,50	63,50	3,74	3,53	3,34	3,18	3,02	2,89	2,76	2,65	2,54	2,44	2,35	2,27	2,19	2,12	2,05	1,98	1,92	1,87	1,81	1,76
2,60	66,04	3,88	3,67	3,48	3,30	3,14	3,00	2,87	2,75	2,64	2,54	2,45	2,36	2,28	2,20	2,13	2,06	2,00	1,94	1,89	1,83
2,70	68,58	4,03	3,81	3,61	3,43	3,27	3,12	2,98	2,86	2,74	2,64	2,54	2,45	2,36	2,29	2,21	2,14	2,08	2,02	1,96	1,90

ungefähres Maximum

Bessere/s Handling, weniger Gewicht  
**VR > TD 25%±10%**  
 Körpergewicht

ungefähres Minimum

Bessere/r Dämpfung, Traktion, Rollwiderstand  
**HR > TD 75%±10%**  
 Körpergewicht

allgemeiner Idealwert VR / HR

üblicher Standard

Mountain Bike	MTB
Single speed (Eingang)	
Rennrad	RR
Stadtrad	CITY

4 Cross 4X

Free ride FR / Downhill DH

X-Country XC CC

En Duro ED EN

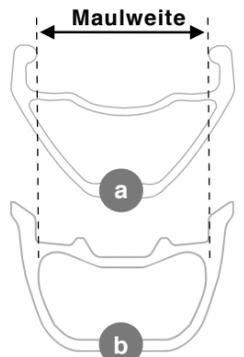
Touren / All Mountain AM

Winter (Alltag)

Wintertouren

Touren mit „Single speed“ (Tagestouren, Weltreisen, ...)

Abgeleitet von dem englischen Wort „endurance“ für Durchhaltevermögen (Ausdauer). Es besteht zusätzlich die Möglichkeit, dass es an „En duro“ aus dem lateinischen oder spanischen angelehnt wurde. Ungefähr im Jahr 1911 in Amerika entstanden.



Die Maulweite kann auch über der Gesamtbreite der Felge berechnet werden. Hierfür braucht man nur die **Außenbreite und muss 6 Millimeter davon abziehen**. Somit erreicht man einen Wert der meistens nur um einen Millimeter abweicht.

a) bisherige Felgen  
 b) International Tubeless Standard  
 ©2014 Green Think

**D**  
 RIMS & TIRES

Two Different Rims & Tires  
 Zwei Unterschiedliche Felgen und Reifen

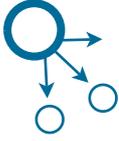
Der **allgemeine Idealwert** bezieht sich darauf, wenn die vordere und hintere Felge gleich breit ist, und nutzt das Potenzial vom jeweiligen Reifen am besten. Somit ist die Dämpfung im ruppigen Gelände, die Bodenhaftung (Grip) beziehungsweise die Traktion bei losem und rutschigem Untergrund und der Rollwiderstand insgesamt besser. **Minimum** und **Maximum** beschreiben wiederum den Toleranzbereich, indem sich die Eigenschaften noch in einem guten Wert befinden. Allgemein sind auch **Werte von 3,5** relativ sicher und bedingt gut fahrbar - jedoch schenkt man „sehr viel“ Potenzial vom Reifen her. Man erspart sich mit einem **Wert ab 2,5** auf Dauer sehr viel Kraft. Denn „auch“ **Vibrationen oder Schläge auf die Muskulatur kosten Kraft**. Und diese unterbindet die richtige Kombination sehr gut.

Der passende Wert für jeden Fahrer entsteht in etwa zwischen den Werten von „**ungefähres Minimum und Maximum**“ in Abhängigkeit des Einsatzgebiets, der Karkasse, des Profildesigns und gegebenenfalls der Gummimischung. Bei Karkassen mit einer doppelten Lage (2-ply), wie von Downhill-Reifen, sieht es wieder etwas anders aus. (Demnächst mehr dazu)

Basis der Tabelle erstellt von **garbel** bei [mtb-news.de](http://mtb-news.de)  
 Radreisen, auch ins Ausland. Mit dem MTB: Alles von Touren bis Enduro.

Grafische Aufbereitung usw. von **Markus Münch** von Green Think  
 Touren mit dem Mountain Bike, En Duro, Downhill

Früher: 3,53 | Heute: 2,07



Hilf anderen, indem Du diesen Artikel mit anderen teilst.

**Sollten bestimmte Abschnitte noch missverständlich oder gar noch Fragen offen sein, kannst Du uns eine Nachricht zukommen lassen.**

**[info@green-think.de](mailto:info@green-think.de)**  
Kontaktadresse

Alle Bilder, Grafiken, Logos (außer die von Dritten); Texte und sonstige Inhalte sind Eigentum von Green Think. Eine Verbreitung, Verwendung für eigene Zwecke oder Ähnliches ist verboten und ist nur mit einer schriftlichen Zusage seitens Green Think gestattet.

Green Think  
Paulsdorferstraße 35  
92421 Schwandorf  
Deutschland / Germany