

PIRELLI RACING 2026

Technik | Mischungen | Produkte | Empfehlungen



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

INHALT

TECHNIK	3 - 5
NBM-TECHNIK	3
VORDERREIFEN-TECHNIK	4
HINTERREIFEN-TECHNIK	5
REIFENMISCHUNGEN	7
PRODUKTE	8 - 12
DIABLO SUPERBIKE	8
DIABLO WET	9
DIABLO RAIN	10
DIABLO SUPERCORSA SC V4	11
MINI BIKE & PITBIKE REIFEN	12
LUFTDRUCK-EMPFEHLUNGEN	13
EINSATZ VON HEIZDECKEN	14
GLASBRUCH	14

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 die „Big Sizes“
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



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.
01.2026 Printed in Germany



VORDERREIFEN - TECHNIK

Technische Eigenschaften	Auswirkung und Kundennutzen
0° - Stahlgürtel	<ul style="list-style-type: none">→ 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	<ul style="list-style-type: none">→ Stabilität beim Anbremsen aus hohen Geschwindigkeiten→ Direktes und zielgenaues Einlenken in Schräglage→ Geringes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage
Multi-Radius Konturdesign	<ul style="list-style-type: none">→ Ermöglicht einfaches Einlenken und schnelle Richtungswechsel→ Bietet maximale Stabilität in Schräglage
High-Performance Mischungen	<ul style="list-style-type: none">→ Garantieren Laufleistung und gleichbleibende Konstanz in der Performance→ Schnelles Aufwärmen für sicheres Fahrgefühl vom ersten Meter an



HINTERREIFEN - TECHNIK

Technische Eigenschaften	Auswirkung und Kundennutzen
0° - Stahlgürtel	<ul style="list-style-type: none">→ Hohe Eigendämpfung für mehr Sicherheit im Grenzbereich→ Reduziert das Chatteringisiko (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	<ul style="list-style-type: none">→ 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	<ul style="list-style-type: none">→ Erhöht die Stabilität in der Karkasse und garantiert maximale Verbindung von Karkasse und Laufstreifen
EPT-Technologie	<ul style="list-style-type: none">→ Garantiert eine größtmögliche Aufstandsfläche für maximalen Grip und Stabilität in Schräglage und beim Herausbeschleunigen aus Kurven
High-Performance Mischungen	<ul style="list-style-type: none">→ Garantieren Laufleistung und gleichbleibende Konstanz in der Performance→ Schnelles Aufwärmen für sicheres Fahrgefühl vom ersten Meter an



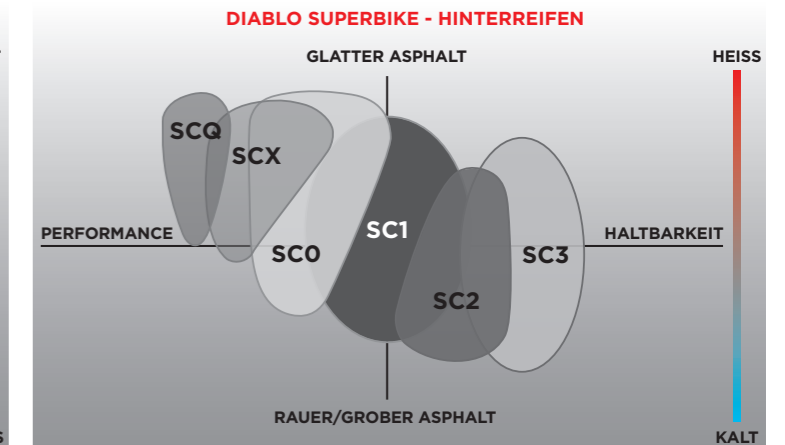
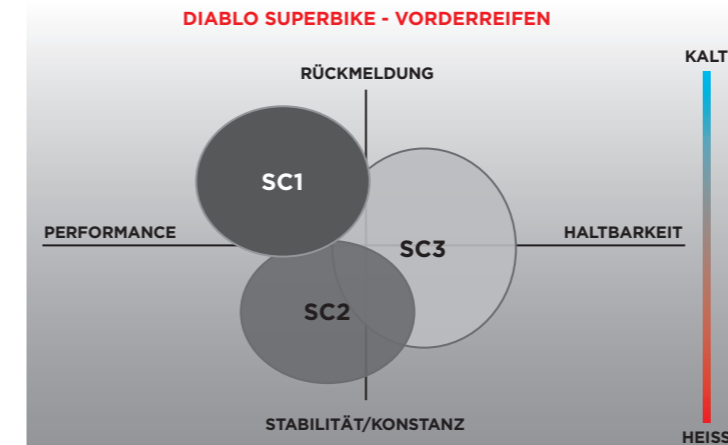
REIFENMISCHUNGEN

Einsatzempfehlung Vorderreifen

	SC1	SC2	SC3
	Competition	Competition	R4F
Allgemeiner Grip	● ● ●	● ●	●
Stabilität	●	● ●	● ● ●
Rückmeldung/Grenzbereich	● ● ●	● ●	● ●
Einsatz bei niedrigeren Temperaturen	● ● ●	●	● ●
Einsatz bei höheren Temperaturen	●	● ● ●	● ●
Haltbarkeit	● ●	● ●	● ● ●

Einsatzempfehlung Hinterreifen

	SCQ	SCX	SC0	SC1	SC2	SC3
	Superpole	Competition	Competition	Competition	R4F	R4F
Performancekonstanz	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ● ●
Maximaler Grip	● ● ● ●	● ● ●	● ●	● ●	●	●
Einsatz bei niedrigeren Temperaturen	● ● ●	● ●	● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ● ●
Einsatz bei höheren Temperaturen	● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ●
Haltbarkeit	●	● ●	● ●	● ●	● ● ●	● ● ● ●



Hinweis: Die Temperaturangaben beziehen sich auf die Betriebstemperaturen des Reifens. Die Wahl der Mischung kann je nach Fahrzeugeinstellung variieren. Bitte wenden Sie sich an Ihren Händler oder Rennservice.



Ihre Rundenzeit ist unser Ziel

- Einheitsreifen der Moto2 und Moto3, WSBK, IDM und BSB
- Neuester Stand der Reifenentwicklung im Slick Bereich
- Profilloser Rennreifen ausschließlich für den Einsatz bei trockenen Bedingungen
- Verschiedene Mischungen ermöglichen eine optimale Wahl für unterschiedliche Strecken- und Temperaturverhältnisse
- Die Verwendung von Heizdecken ist erforderlich
- 125/70 R 17 und 200/65 R 17 nur in Kombination empfehlenswert
- 190/60 R 17 für den Einsatz auf 5,5" Felge und in Kombination 120/70 R 17

Offizieller Reifenausrüster
der Moto2 und Moto3,
WSBK, IDM und BSB



Dimension	Mischungen						Produktionsverfahren	Hinweis Einsatz	empfohlene Felgenbreite	Breite (mm)	Ø Mitte (mm)	Ø Schulter (mm)	empfohlener Luftdruck im Fahrbetrieb	Heizdauer
DIABLO™ SUPERBIKE FRONT														
100/70 R 17 NHS TL				SC1	SC2		NBM	Moto 3	2.50	101	580	495	1.8 bis 2.0	60 Minuten bei ca. 80°C
110/70 R 17 NHS TL				SC1			NBM	SSP 300	2.75 bis 3.00	112	590	497	2.0 bis 2.3	
120/70 R 17 NHS TL				SC1	SC2	SC3	NBM		3.50	120	604	501	2.3 bis 2.5	
125/70 R 17 NHS TL				SC1	SC2	SC3	NBM		3.50	124	610	508	2.3 bis 2.5	
DIABLO™ SUPERBIKE REAR														
120/70 R 17 NHS TL				SC1	SC2			Moto 3	3.50	120	604	501	1.7 bis 1.9	60 Minuten bei ca. 80°C
140/70 R 17 NHS TL				SC1	SC2			SSP 300	3.50 bis 4.00	141	628	523	1.7 bis 1.9	
160/60 R 17 NHS TL					SC2		NBM		4.50 bis 5.00	165	631	521	1.6 bis 1.8	
180/60 R 17 NHS TL				SC1	SC2	SC3	NBM	SSP 600	5.50	190	656	527	1.6 bis 1.8	
190/60 R 17 NHS TL		SCX	SC0	SC1		SC3	NBM	SSP 600	5.50	195	662	530	1.6 bis 1.8	
200/60 R 17 NHS TL			SC0	SC1	SC2	SC3	NBM		6.00	200	662	530	1.6 bis 1.8	
200/65 R 17 NHS TL	SCQ	SCX	SC0	SC1	SC2	SC3	NBM		6.00	202	672	530	1.6 bis 1.8	



Der Intermediate Reifen

- Profilierter Reifen für den Einsatz bei wechselnden oder feuchten Bedingungen
- V-Profil für optimale Wasserverdrängung
- Rear: Hoher Silica-Anteil optimiert die Performance bei Nässe und Sicherheit bei kühlen Bedingungen
- Durchgehende, mittig angeordnete Profilstreifen für sicheren Geradeauslauf und Stabilität beim Anbremsen
- Geringere Profiltiefe im Vergleich zum Regenreifen für mehr Stabilität
- 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
DIABLO™ WET FRONT													
120/70 R 17 NHS TL								3.50	120	604	501	2.3 bis 2.5	60 Minuten bei ca. 80°C
DIABLO™ WET REAR													
200/60 R 17 NHS TL						NBM		5.50 bis 6.00	200	662	530	1.6 bis 1.8	40 Minuten bei ca. 50°C





DER REGENREIFEN

- Für den Einsatz auf nassen Strecken vorgesehen
- Die Verwendung von Heizdecken wird empfohlen
- 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

Offizieller Reifenausrüster
der Moto2 und Moto3,
WSBK, IDM und BSB



Dimension	Mischungen					Produk- tions- verfahren	Hinweis Einsatz	empfohlene Felgenbreite	Breite (mm)	Ø Mitte (mm)	Ø Schulter (mm)	empfohlender Luftdruck (kalt gemessen)	Heizdauer
DIABLO™ RAIN FRONT													
100/70 R 17 NHS TL			SCR1			NBM	MOTO 3	2.50	101	580	495	1.8 bis 1.9	40 Minuten bei ca. 50°C
110/70 R 17 NHS TL			SCR1			NBM	SSP 300	3.00	112	590	498	2.2 bis 2.3	
120/70 R 17 NHS TL			SCR1			NBM		3.50	120	604	501	2.3 bis 2.4	
DIABLO™ RAIN REAR													
125/70 R 17 NHS TL			SCR1			NBM	MOTO 3	3.50	120	601	504	1.8 bis 2.0	40 Minuten bei ca. 50°C
140/70 R 17 NHS TL			SCR1			NBM	SSP 300	3.50 bis 4.00	140	628	523	2.0 bis 2.1	
160/60 R 17 NHS TL			SCR1			NBM		4.50	172	635	533	2.1 bis 2.3	
200/60 R 17 NHS TL			SCR1			NBM	SSP 600	5.50 bis 6.00	200	662	530	1.8 bis 2.0	



DIE VIERTE GENERATION DES PROFILIERTEN
RENNREIFENS VON PIRELLI

- Pirellis schnellster Profilreifen für den Rennstreckeneinsatz
- Aktualisierte Konturen für ein noch besseres Handling
- Extra breiter Arbeitsbereich der Mischungen vereinfacht die Fahrwerksabstimmung
- SC3 Mischung als ideale Wahl für lange Trackdays mit mehreren Turns



Dimension	Mischungen					Produk- tions- verfahren	Hinweis Einsatz	empfohlene Felgenbreite	Breite (mm)	Ø Mitte (mm)	Ø Schulter (mm)	empfohlener Luftdruck im Fahrbetrieb	Heizdauer
DIABLO™ SUPERCORSA SC V4 FRONT													
110/70 R 17 M/C 54V TL			SC1		SC3	NBM		2.75 bis 3.00	112	590	497	2.0 bis 2.3	60 Minuten bei ca. 80°C
120/70 R 17 M/C 58V TL			SC1	SC2	SC3	NBM		3.50	120	604	501	2.1 bis 2.4	
DIABLO™ SUPERCORSA SC V4 REAR													
140/70 R 17 M/C 66V TL			SC1		SC3	NBM		3.50 bis 4.00	141	628	523	1.8 bis 2.0	60 Minuten bei ca. 80°C
150/60 R 17 M/C 66V TL					SC3	NBM		4.00	147	616	515	1.7 bis 1.9	
160/60 R 17 M/C 69V TL			SC1			NBM		4.50 bis 5.00	165	631	521	1.7 bis 1.9	
180/60 R 17 M/C 75V TL			SC1	SC2	SC3	NBM		5.50	180	641	527	1.7 bis 1.9	
190/55 R 17 M/C 75V TL				SC2		NBM		5.50 bis 6.00	190	651	528	1.7 bis 1.9	
200/55 R 17 M/C 78V TL			SC1	SC2	SC3	NBM		6.00	200	662	527	1.7 bis 1.9	
200/60 R 17 M/C 80V TL			SC1		SC3	NBM		6.00	200	670	530	1.7 bis 1.9	





DER OFFIZIELLE REIFEN
DER FIM MiniGP WORLD SERIES

- Optimierte Profile für die beste Leistung unter MiniGP-Rennbedingungen
- Verstärktes Profil: Höhere und schärfere Konturen für größere Aufstandsfläche bei großen Neigungswinkeln
- Maximaler Fahrspaß bei trockenen Bedingungen
- Widerstandsfähigkeit gegen mehrere thermische Zyklen über mehrere Sessions hinweg



DER REGENREIFEN

- Mischung mit hohem Silica-Gehalt für hervorragenden chemischen Grip und hohe Traktion bei Nässe
- Ausgezeichnete Balance zwischen Traktion und Drainage bei Nässe
- Leistung für den professionellen Rennsport und für das Training mit hohem Tempo



Dimension	Mischungen	empfohlene Felgenbreite	empfohlener Luftdruck im Fahrbetrieb	Heizdauer
FRONT				
100/80 - 10 NHS TL	SC1	2.50	1.5 bis 1.6	50 Minuten bei ca. 80°C
100/90 - 12 NHS TL	SC1	2.50	1.5 bis 1.6	
REAR				
120/80 - 10 NHS TL	SC1	3.00	1.4 bis 1.5	50 Minuten bei ca. 80°C
120/80 - 12 NHS TL	SC1	3.00	1.4 bis 1.5	

Dimension	Mischungen	empfohlene Felgenbreite	empfohlener Luftdruck (kalt gemessen)	Heizdauer
FRONT				
100/80 - 10 NHS TL	SCR1	2.50	1.5 bis 1.6	30 Minuten bei ca. 50°C
100/90 - 12 NHS TL	SCR1	2.50	1.5 bis 1.6	
REAR				
120/80 - 10 NHS TL	SCR1	3.00	1.4 bis 1.5	30 Minuten bei ca. 50°C
120/80 - 12 NHS TL	SCR1	3.00	1.4 bis 1.5	



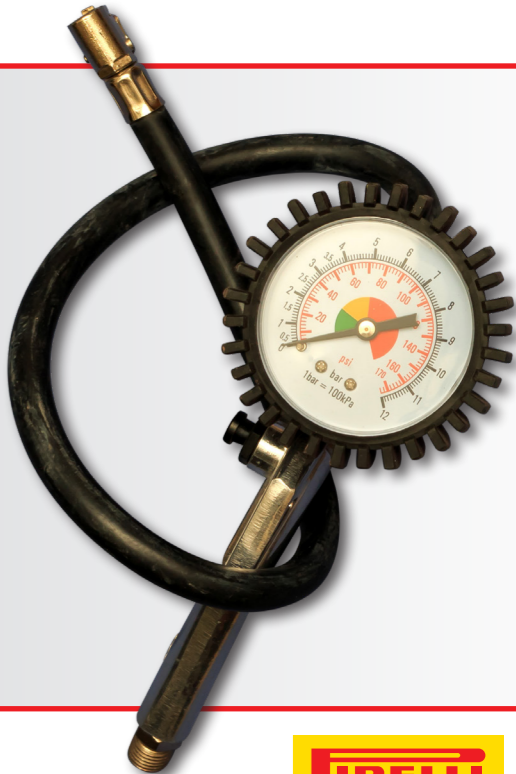
LUFTDRUCK-EMPFEHLUNGEN

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 häufig mit einem nicht korrekt eingestellten Luftdruck gefahren wird.
- Zu wenig Luft am Vorderrad bedeutet, dass man weniger Stabilität hat 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

- ☐ Mindestens eine Stunde vor Fahrtantritt die Reifenwärmer einschalten
- ☐ Danach den Luftdruck prüfen und korrekt einstellen
- ☐ Nach dem Turn zügig in die Box zurückkommen, den Luftdruck prüfen und ggfs. korrigieren
- ☐ **WICHTIG:** Den Luftdruck mehrmals am Tag prüfen, da sich in der Regel auch die Außen- und Streckentemperaturen im Tagesverlauf ändern können
- ☐ Eine hohe Außen- und Streckentemperatur bewirkt, dass der Luftdruck im Reifen ansteigen kann; bei niedrigeren Temperaturen kann sich der Reifendruck auch verringern
- ☐ Der Reifen kann den ganzen Tag durchgeheizt werden
- ☐ Nach dem letzten Turn die noch warmen Heizdecken auf den Reifen legen und langsam abkühlen lassen



EINSATZ VON 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

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.



Nachdem wir 2004 zum ersten Mal der alleinige Reifenlieferant der **FIM Superbike-Weltmeisterschaft** wurden, war die Saison 2025 die 22., die wir im Rahmen dieser engen und langjährigen Partnerschaft mit der prestigeträchtigsten und bekanntesten Asphalt-Rennserie der Welt erleben konnten. Pirellis unbestrittener Erfolg in der WorldSBK hat dazu geführt, dass mit der **Moto2™** und der **Moto3™** die stärksten Nachwuchsklassen im globalen Motorsport und ab 2027 nun auch die **MotoGP™** auf uns als Alleinausrüster setzen. In allen vier Meisterschaften kommt der **DIABLO™ Superbike** Slick-Reifen aus unserem bekannten Produktportfolio zum Einsatz. Der neue Deal mit der Dorna gilt außerdem für die **Road to MotoGP™**, da Pirelli der offizielle und alleinige Reifenlieferant für alle Klassen der **Finetwork FIM JuniorGP™ World Championship**, des **Idemitsu Asia Talent Cup**, des **Northern Talent Cup** und des **Red Bull MotoGP Rookies Cup** wird. Sie ergänzen das bestehende Engagement in der **FIM MiniGP World Series**.



INTERNATIONALE DEUTSCHE
MOTORRADMEISTERSCHAFT

POWERED BY



TERMINE 2026*

08.05. - 10.05.	Sachsenring
29.05. - 31.05.	Brünn
26.06. - 28.06.	Most (CZ)
31.07. - 02.08.	Oschersleben
14.08. - 16.08.	Assen (NL)
04.09. - 06.09.	Nürburgring
25.09. - 27.09.	Hockenheim



Foto: © Dino Eisele

 [idm.de](https://www.idm.de)

 Internationale Deutsche
Motorradmeisterschaft - IDM

*Termine unter Vorbehalt