

ContiTireNews

Herausgeber und verantwortlich im Sinne des Presserechts:

Continental-Konzern
Alexander Bahlmann
Leiter Presse & Öffentlichkeitsarbeit Pkw-Reifen
Division Reifen
Büttnerstraße 25 | 30165 Hannover
Telefon: +49 511 938-2615
E-Mail: alexander.bahlmann@conti.de

Continental-Konzern
Dr. Christiane Pfeiffer
Leiterin Kommunikation Nfz-Reifen
Division Reifen
Büttnerstraße 25 | 30165 Hannover
Telefon: +49 511 938-2683
E-Mail: christiane.pfeiffer@conti.de

Autoren: Klaus Engelhart, Ildiko Kovacs, Dr. Christiane Pfeiffer, Anna Stuhlmeier, Ute Weiss

-  Reifen für Pkw
-  Reifen für Motorräder
-  Reifen für Fahrräder
-  Reifen für Lkw und Busse
-  Reifen für die Industrie



Der billigste Blechschaden ist teurer als der Austausch eines defekten Reifens



- ▶ Reifenschäden sind häufig Unfallursache
- ▶ Fahrzeugführer meist unzureichend informiert
- ▶ Zwei Minuten täglich reichen für Wartung und Pflege

Statistisch gesehen ist eine Reifenpanne heutzutage selten geworden. Nur alle zehn Jahre einmal trifft es den durchschnittlichen Autofahrer – oder alle 150.000 Kilometer. Dies zeigt den hohen technischen Standard sowohl in der Reifenindustrie (Fertigungsqualität) als auch im Reifenhandel (Servicequalität). Kommt es trotzdem zum Ausfall des Reifens, liegt die Schuld in den allermeisten Fällen bei den Fahrzeugführern. Weil zu vielen Autofahrern die Bedeutung ihrer Reifen für die eigene Sicherheit noch immer nicht in ausreichendem Maße bewusst ist, vernachlässigen sie allzu häufig Wartung und Pflege ihrer Pneus und leisten Pannen damit ungewollt Vorschub. Verkehrsunfälle mit Sach- und Körperschäden können die schlimmen Folgen sein.

Eine der häufigsten Ursachen für Reifenschäden ist zu geringer Fülldruck. Und obwohl der jeweils vorgeschriebene Wert nicht nur in der Bedienungsanleitung des Fahrzeugs steht, sondern zusätzlich am Fahrzeug (z. B. in der



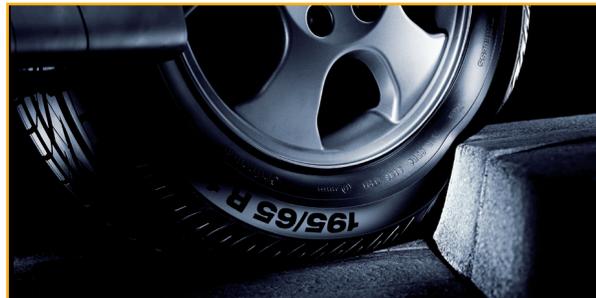
Tankklappe) vermerkt wird, belegen die Untersuchungen von verschiedenen Reifenherstellern und unabhängigen Instituten, dass mehr als die Hälfte der Autofahrer mit zu geringem Fülldruck unterwegs ist. Nur die Wenigsten wissen, dass sich durch diese Nachlässigkeit neben der Wirtschaftlichkeit des Reifens auch das Lenkverhalten,

die Fahrstabilität und die Fahrsicherheit insgesamt verschlechtern. Je weiter der Fülldruck unter den Normwert absinkt, desto mehr steigt auch das Ausfallrisiko. Erhöhte Walkarbeit lässt die Temperaturen im Reifen steigen. Dadurch können Schäden im Reifenaufbau entstehen – bis hin zum Totalausfall. Eine andere mögliche Folge wäre, dass sich der Reifenwulst vom Felgenhorn löst – und der Wagen dann nur noch auf drei Reifen unterwegs ist.

Experten raten deshalb dringend, den Luftdruck regelmäßig in Abständen von maximal zwei Wochen zu überprüfen. Wichtig: Diese Überprüfung muss am kalten (nicht warmgefahrenen) Reifen stattfinden. Der Reservereifen sollte dabei nicht vergessen werden. Ventilkappen sind kein Luxus, sondern schützen den Ventileinsatz vor Verschmutzungen. Und natürlich gilt das alles auch für Pneus, die mit so genanntem Reifengas gefüllt sind. Die häufigsten Ursachen für (schleichenden) Druckverlust sind kleine äußere Verletzungen, ein schadhafte Ventil oder eine durch Korrosion oder Beschädigung undichte Felge. Eine weitere Art von Reifenschäden ist der so genannte Stoßbruch – eine Beschädigung des Reifenunterbaus (Karkasse) zum Beispiel durch Überfahren von Hindernissen wie Bordsteinkanten mit zu hohem Tempo oder in ungeeignetem Winkel. In der Folge können sich Lauffläche und Gürtel ablösen oder die Reifenflanke kann aufbrechen.

Tückisch ist, dass Reifenschäden häufig nicht sofort zum Ausfall führen, sondern sich über einen längeren Zeitraum erst entwickeln, ehe die Folgen dann im ungünstigsten Augenblick unter hoher Beanspruchung zum Tragen kommen. Hierin liegt allerdings auch eine Chance für den Autofahrer, einem drohenden Ausfall zuvorzukommen. Denn Anzeichen dafür können schon durch einfache Sichtkontrollen erkannt werden. So weisen Unregelmäßigkeiten im Abriebbild in der Regel auf falschen Luftdruck hin. Eine deutlich stärker beanspruchte Reifenmitte ist ein sicheres Indiz dafür, dass das Fahrzeug über einen längeren Zeitraum mit zu hohem Luftdruck bewegt wurde. Zeigt sich der Abrieb vor allem außen an den Laufflächen, ist das Gegenteil der Fall. Eine Ausbeulung in der Reifenseitenwand lässt auf einen Bruch im Reifenunterbau schließen. Experten raten deshalb zu einem regelmäßigen Zwei-Minuten-Check, der folgende Punkte umfassen sollte:

- Profiltiefe (Fachleute raten zu mindestens 3 mm, der Gesetzgeber verlangt als absolutes Minimum 1,6 mm)
- Abriebbild der Lauffläche,
- Schnittverletzungen,
- Deformationen (Beulen),
- Rissbildungen,
- eingedrungene Fremdkörper,
- Angriffsspuren von Gegenständen,
- Oberflächliche Ablösungen,
- Oberflächenbeschaffenheit der Felgen (Beulen, Rost, Verschmutzungen),
- Verschleiß der Felgenränder (scharfe Kanten),
- Rissbildung und Dichtigkeit der Felgen,
- Zustand des Ventils.



Im Zweifel sollte schnell der nächste Reifenfachbetrieb aufgesucht werden. Bei offensichtlichen Vorschäden wird auch dieser den Pneu nicht retten können. Aber der rechtzeitige Austausch bewahrt Autofahrer zumindest vor einer katastrophalen Panne mitten im Elbtunnel, bei Nacht in einer beunruhigend unübersichtlichen Gegend oder während der ohnehin schon verspäteten Anreise zum Ferienflieger.

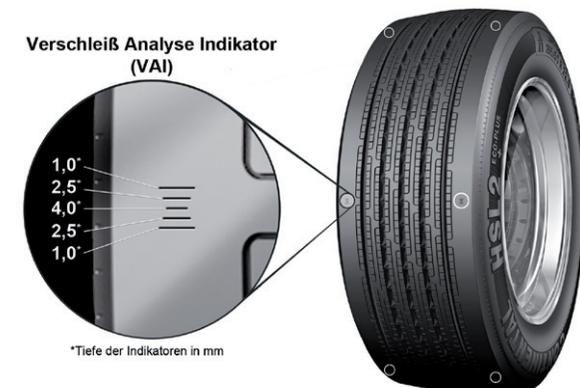


All die für Pkw-Reifen genannten Aspekte zur Vermeidung von Reifenpannen lassen sich selbstverständlich auch auf die Bereifung von Nutzfahrzeugen und Bussen übertragen. Da diese Fahrzeuge nahezu ausschließlich gewerblich genutzt werden, kommt dem reibungslosen Einsatz der Reifen über einen möglichst langen Zeitraum jedoch auch eine beachtliche betriebswirtschaftliche Bedeutung zu. Schließlich entscheidet die Kosteneffizienz bei der Personenbeförderung und beim Gütertransport in hohem Maße mit über die Wettbewerbs- und Über-

lebensfähigkeit von Unternehmen. Auch aus diesem Grund unterliegen Nutzfahrzeug- und Busreifen einem anderen Lebenszyklus als Pkw-Reifen. Während bei letzteren die Runderneuerung in der heutigen Zeit nahezu bedeutungslos geworden ist, gehört sie neben dem Nachschneiden von Profilen im gewerblichen Einsatz zum betrieblichen Alltag. Voraussetzung dafür ist eine intakte Karkasse. Deren Erhalt gilt es im Einsatz deshalb stets im Blick zu behalten.

Um von den Fahrern dabei nichts Unmögliches zu verlangen, betreiben Hersteller wie Continental auch bei Nutzfahrzeugreifen einen erheblichen Entwicklungsaufwand, um Reifen so zu konstruieren, dass sie beispielsweise wiederholtem Kontakt mit Bordsteinkanten, engem Wenden sowie dem Wechsel von Bremsen und Beschleunigen bestmöglich standhalten und dadurch den Wert der Karkasse erhalten.

Die Bedeutung des langfristig pannenfreien Laufs ist so groß, dass zunehmend auch der Einfluss weiterer Fahrzeugkomponenten ins Blickfeld der Reifenhersteller gerät. Weil ein stark positiver oder negativer Sturz sowie eine fehlerhaft eingestellte Spur den Reifen vorzeitig abnutzen, seine Pannenanfälligkeit erhöhen und die kostbare Karkasse beschädigen können, führt Continental jetzt als erster Reifenhersteller in Europa einen so genannten Verschleiß-Analyse-Indikator (VAI) ein. Dieses neuartige Profil-Merkmal macht nun schon minimale Fehlstellungen des Fahrwerks sichtbar.



Wie die auch von Pkw-Reifen bekannten Profiltiefen-Indikatoren nutzt der neue VAI die Profilabnutzung, um dem Fahrer wichtige Zeichen zu geben. Die Indikatoren befinden sich auf der Reifen-Innen- und -Außenschulter und verändern sich bei zunehmendem Abrieb. Ungleichmäßige Entwicklungen der VAI sind mit bloßem Auge leicht zu erkennen und weisen auf fehlerhafte Fahrwerkeinstellungen hin. Damit erkennt jeder Fahrer auf den ersten Blick, wenn die Feinabstimmung justiert werden sollte. Längere Fehlstellungen und die damit verbundenen kostenintensiven Folgen werden vermieden.

Angesichts dieser besonderen Bedeutung, die dem Reifen auf dem Nutzfahrzeugsektor (neben sicherheitsrelevanten Aspekten) unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten beigemessen wird, ist es nicht verwunderlich, dass sich nahezu alle führenden Hersteller nicht auf die Produktentwicklung beschränken, sondern darüber hinaus auch Service-Komponenten anbieten, die weit über den Vor-Ort-Pannendienst hinausgehen – und dass sich diese Services einer stetig steigenden Nachfrage erfreuen.

So gewährleistet Continental mit dem ContiFitment-Service die perfekte Reifen-Montage und schafft damit perfekte Voraussetzungen für einen reibungslosen Einsatz. Die im Rahmen des ContiFleetCheck regelmäßig durchgeführten Inspektionen maximieren die Leistungsfähigkeit der Reifen. Das ContiFleetReporting liefert eine vollständige Analyse rund um die Pneu, um permanent existierende Sparpotenziale bei der Flottenbereifung aufzuzeigen. Schließlich setzt sich das ContiCasingManagement mit der Verwertung der Karkassen auseinander. Als Service-Dienstleister übernimmt der Hersteller dabei die Abholung, die Inspektion, den Ankauf und schließlich die Runderneuerung und/oder die fachgerechte Entsorgung des Reifenunterbaus.

