

# Sicherheit vor Be

Bridgestone und OFF ROAD diskutieren mit Reifenfachhändlern und dem ADAC über Chancen und Risiken der neuen Notlauf-Reifentechnik.

## Die Teilnehmer des zweiten Bridgestone-OFF ROAD-Reifensymposiums:



**Peter Deubzer**

Reifen Deubzer, 95469 Speichersdorf  
Industriestr. 1, Tel.: 09275/567  
www.reifen-deubzer.de  
Öffnungszeiten: Mo. - Fr.: 8.00-18.30 Uhr  
Sa.: 8.00-13.00 Uhr

*Reifen Deubzer hat sich auf die Montage von UHP- und Runflat-Reifen sowie Nachwuchs in Problemfällen spezialisiert.*



**Stefan Dilling**

Reifenhandel Dilling, 37269 Eschwege  
Eisenacher Str. 2, Tel.: 05651/2292-22  
www.reifendilling.de  
Öffnungszeiten: Mo. - Fr.: 8.00-18.00 Uhr  
Sa.: 9.00-13.00 Uhr

*Neben den Bereichen Pkw- und Geländewagen setzt Reifen Dilling einen dritten Schwerpunkt auf Motorradbereifung.*



**Cornelius Blanke**

Leiter Unternehmenskommunikation  
des ADAC Hessen-Thüringen  
60258 Frankfurt, Lyoner Straße 22  
Tel.: 069/6607-8025  
www.adac.de

*Der ADAC Hessen-Thüringen ist der zweitgrößte Regionalclub in Deutschland. Er verfügt über drei Fahrsicherheitszentren.*



**Andreas Krüger**

Technische Produktbetreuung  
Bridgestone Deutschland  
61352 Bad Homburg, Industriestr. 1  
Tel.: 06172/408-0, www.bridgestone.eu  
Bridgestone ist mit zwei verschiedenen

*Runflat-Reifensystemen am Markt; in der Erstausrüstung an Softroadern von BMW, Mercedes und Toyota.*



**Ronald Partsch**

Dipl.-Ing. Fahrzeugtechnik (FH)  
Leitender Redakteur OFF ROAD  
Moderator des Reifensymposiums  
von Bridgestone und OFF ROAD

Glaubt man Hardcore-Offroadern, dann verhalten sich Geländewagen und Reifen mit Notlaufeigenschaften (Runflat-Reifen) zueinander wie Feuer und Wasser. Doch ein echter Widerspruch ist nicht auszumachen. Schon der militärische Hummer H1 verfügte optional über Notlauf-Pneus.

Mit Toyota RAV4 und BMW X5 kommt diese neue Technik nun auch an Alltags-4x4 unter Volk. Doch Runflat ist nicht gleich Runflat. Die Systeme von RAV4 und X5 unterscheiden sich gründlich. Im BMW rollt man auf Runflat-Reifen mit verstärkter Seitenwand (RFT). Vereinfacht ausgedrückt ein steif ausgelegter Pneu, der selbst im luftleeren Zustand den Wagen tragen kann. Beim System „Stützring“ im Toyota kommt ein ganz normal gebauter Pneu zum Einsatz, der im Pannenfall von einem in der Felge montierten Stützring abgestützt wird.

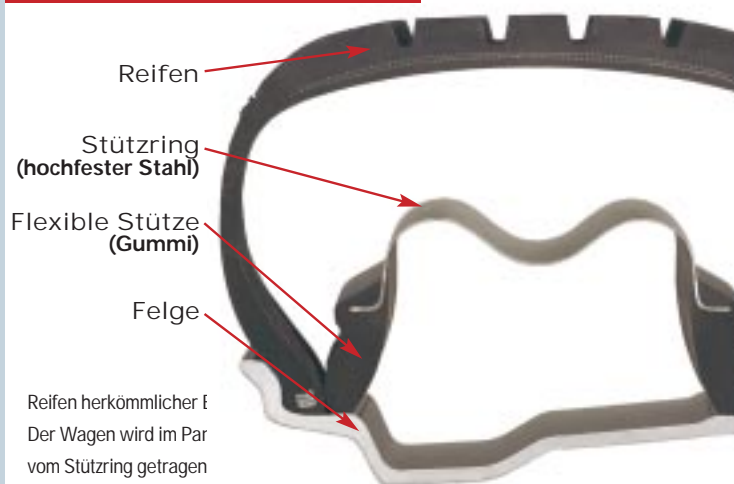
Doch wozu braucht man denn Notlaufreifen? Die Fahrzeughersteller heben die größere Sicherheit bei Reifenschäden, den Platz-

gewinn im Kofferraum, eine Gewichtersparnis, ja gar die Freiheit, ganz neue Fahrzeugkonzepte realisieren zu können, hervor. Die Kunden sehen das Thema von einer anderen Seite, gibt Peter Deubzer von Reifen Deubzer in Speichersdorf zu bedenken: „Für die Kunden steht vor allem die Bequemlichkeit im Vordergrund. Sie glauben, sie müssten bei Runflat-Reifen nicht mehr Luftdruck prüfen und nie mehr selbst einen platten Reifen wechseln.“

Als große Gefahr betrachtet Andreas Krüger, Produkt-Techniker im Hause Bridgestone Deutschland, diese Haltung: „Gerade bei RFT-Reifen, die selbst im drucklosen Zustand nicht platt aussehen, ist regelmäßiges Luftdruck-Prüfen unbedingt erforderlich.“

Alle Autos mit Notlauf-Pneus werden grundsätzlich mit Reifendrucküberwachung ausgestattet. Bei BMW vertraut man auf ein „indirekt“ messendes System, bei dem die ABS-Sensoren die Radgeschwindigkeiten beobachten.

### Notlaufsystem mit Stützring



**Weitere Fragen zum Thema Reifen mit Notlaufeigenschaften? Kontakt:**

# quemlichkeit

Stellt der Zentralrechner starke Abweichungen fest, die von einem verringerten Abrollumfang rühren könnten, diagnostiziert er einen „Platten“ und schlägt Alarm. Indirekt messende Systeme sind sehr ungenau. Erst bei 30 % Abweichung wird ein Druckabfall bemerkt. Schon aus diesem Grund ist das regelmäßige Luftdruckprüfen an Runflat-Reifen mindestens so wichtig wie bei Normalpneus.

Direkt messende, mit je einem Drucksensor pro Rad ausgestattete Systeme wie im Toyota RAV4 weisen eine hohe Genauigkeit auf. Bei ihnen hat der Autofahrer außerdem nicht die Möglichkeit, einen Alarm mittels „Kalibrierknopf“ wegzudrücken.

Wie weit darf bei einer Reifenpanne der Weg zum nächsten Reifenhändler sein? „Reifenhersteller und Automobilindustrie machen unterschiedliche Angaben und das verwirrt die Autofahrer“, berichtet Stefan Dilling vom Reifenhandel Dilling in Eschwege. Dass das stimmt, muss auch Bridgestone-Techniker Andreas Krüger bestätigen: „Wir geben eine maximale Notlaufstrecke von 80 Kilometern bei 80 km/h und voll



Das Thema Runflat-Reifen wurde beim 2. Bridgestone-OFF ROAD-Reifensymposium in Bad Homburg kontrovers diskutiert.

beladenem Fahrzeug an. Die Autohersteller machen daraus zum Teil 150 Kilometer, wenn das Auto nur vom Fahrer besetzt ist.“

Diese Diskrepanz muss abgeschafft werden, da sind sich alle Teilnehmer des Symposiums einig. Denn der Autofahrer merkt sich nur die Zahl und nicht das Kleingedruckte dahinter.

Doch was passiert mit einem von einem Nagel durchbohrten Runflat-Reifen nach dem Notlauf? Er muss grundsätzlich runter von der Felge. Bridgestone lässt nach genauer Prüfung sogar eine Reparatur zu. Davon hält der ADAC

nichts, wie Cornelius Blanke, Leiter Kommunikation beim ADAC Hessen-Thüringen, erklärt: „Gerade bei SSR-Reifen liegen viele komplexe Schichten übereinander, deren Verbindungen nur schwer überprüft werden können. Wir betrachten die Reparatur von Notlaufreifen dieses Typs daher mit Skepsis.“

Wie geht's weiter, wenn man im Urlaub in Spanien keinen Ersatz für einen Notlaufreifen bekommt? Muss man ihn aus Deutschland einfliegen lassen? Zurzeit noch nicht, resümiert Peter Deubzer, und sagt: „Derzeit ist

die geplante Kennzeichnung „RF“ für die Reifenbauart Runflat noch nicht gesetzlich verankert. Man dürfte einen normalen Reifen in gleicher Größe also durchaus aufziehen. Doch fahrdynamisch ist das auf jeden Fall kritisch.“

Im Jahr 2008 soll sich das ändern. Sobald in den Fahrzeugpapieren dann 255/50 RF 19 steht, darf auch keine andere Reifenbauart mehr montiert werden. ■

Fotos | Hersteller, Ronald Partsch

In unserer neuen Serie beantworten wir ab der nächsten Folge konkrete Leserfragen.

Reifendruckkontrolle ist das A und O für die Sicherheit. Direkt messende Sensor-Systeme werden bevorzugt.



## Runflat mit verstärkter Seitenwand

