

schlag der EU-Kommission für eine geänderte Fassung der Reifenkennzeichnungs-Richtlinie (die übrigens die Richtlinie zur Verordnung werden lassen soll) gebilligt. Diese Fassung enthält nun – neben anderen Änderungen und Ergänzungen – folgenden Passus: „Winterreifen und nordische Winterreifen haben spezifische Parameter, die nicht ganz mit denen von Normalreifen vergleichbar sind. Um sicherzustellen, dass Endbenutzer in Kenntnis der Sachlage angemessene Entscheidungen treffen können, sollten die Parameter dieser Reifen so angegeben werden, dass die Reifen ebenso wie Normalreifen behandelt werden.“ Außerdem sieht der Gesetzesentwurf jetzt als Maßnahme zur Änderung bzw. Ergänzung der Verordnung die „Einführung von Anforderungen in Bezug auf Winterreifen oder nordische Winterreifen“ vor. Was das in der Praxis konkret bedeuten würde, darüber kann zum jetzigen Zeitpunkt höchstens spekuliert werden. Denn zunächst einmal muss ja die Reifenkennzeichnungs-Verordnung überhaupt das EU-Gesetzge-

Abb.: FDP/Döring



**Trotzdem: „Die Chancen stehen gut, dass Reifen, die nicht wintertauglich sind, bald vom Winterreifenmarkt verschwinden“, so meint FDP-Verkehrsexperte Patrick Döring. Denn das Europaparlament hat das Thema Winterreifen-Kennzeichnung jetzt im Rahmen des Richtlinienvorschlags zur Reifenkennzeichnung („Öko-Label“) aufgegriffen.**

bungsverfahren bis zum Ende durchlaufen und in Kraft gesetzt werden.

Folgen wird die Beratung im Rat der Verkehrsminister, und die ist bislang (Stand: 8. Mai) nicht terminiert. Nachdem nach der FDP auch die Koalition einen Antrag zum Thema Winterreifenkennung eingebracht hat, kann man wohl davon ausgehen, dass die Bundesregierung diese Ansicht teilt. Die Chancen stehen insofern recht gut, wenn auch die Stimmungslage dazu in anderen EU-Mitgliedstaaten nur schwer einzuschätzen ist. Immerhin ist ein Etappensieg erreicht, obwohl der ursprüngliche FDP-Fraktionsantrag gescheitert ist: „Es freut mich, dass auch das europäische Parlament das Thema der Winterreifen-Kennzeichnung aufgegriffen hat“, so kommentierte FDP-Verkehrsexperte Patrick Döring auf Anfrage des BRV. „Die Chancen stehen gut, dass Reifen, die nicht wintertauglich sind, bald vom Winterreifenmarkt verschwinden. Das wäre ein großer Gewinn für die Verkehrssicherheit.“

Transporter- und Wohnmobilreifen

## Gefahrenquellen genau analysiert

**S**eit längerem bekannt in der Branche: die Problematik der Transporter-Reifenventile. Doch nicht allein die Ventile sind es, die speziell an der Fahrzeugkategorie der kleinen Lastenträger Sicherheitsrisiken verur-

sachen. Vielmehr führen insgesamt sechs ineinander greifende Problemkreise dazu, dass die Reifen an Transportern, aber auch an Wohnmobilen manchmal den ihnen abverlangten Belastungen nicht standhalten. Lesen

Sie dazu die interessante Analyse der Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger (KÜS), die wir mit freundlicher Genehmigung der Urheber auf S. 50/51 im Original nachdrucken.

# AN DEN BELASTUNGSGRENZEN

Die Bereifungen von Transportern und Wohnmobilen, insbesondere für die Klasse bis 3,5 Tonnen, stehen immer mehr im Blickpunkt. Auslöser dafür sind sechs Problemkreise, die sich im Alltag häufig addieren, und die Sicherheit des eigenen Fahrzeugs damit auch von allen anderen Verkehrsteilnehmern nachhaltig gefährden können.

REIFEN IM FOKUS

Text und Fotos: Bernhard Schoke



Im Einzelnen sind dies vor allem die Bereiche:

- » **Fahrzeuggewicht** (vielfach an der Grenze der zulässigen Vorgaben)
- » **Leistung** (in Größenordnungen, die lange „dicken Brummis“ vorbehalten waren)
- » **Fahrzeuggeschwindigkeiten** (inzwischen auf oder über Kleinwagen-Niveau)
- » **Reifenausrüstung** (oft ohne wirkliche Reserven)
- » **Luftdruckvorgaben** (auf maximal zulässige Belastung ausgelegt)
- » **Standard-Ventile** – den realen Belastungen gerade noch gewachsen

Jeder Bereich, für sich betrachtet, mag gerade noch im Rahmen der Vorgaben liegen. Vielfach kritisch wird es, wenn sich mehrere der oben genannten Punkte summieren. Dann sind schnell Größenordnungen erreicht, wo es nur noch dem „Tüpfelchen auf dem I“ bedarf, um einen schweren Unfall auszulösen. Begünstigt wird dieser an sich schon eindrucksvolle Themenkomplex durch ein weiteres, nicht weniger sensibles Terrain:

Das wenig ausgeprägte Problembewusstsein auf allen Ebenen. Dies betrifft sowohl den Gesetzgeber, der keine entsprechenden Vorgaben macht; die jeweiligen Fahrzeughersteller, die auf die Einhaltung ihrer ent-

sprechenden Anweisungen in den oft voluminösen Betriebsanleitungen verweisen und die Fahrer, die letztere nicht kennen, verstehen oder lesen.

## Warum ist das Fahrzeuggewicht der Ausgangspunkt?

Sowohl im gewerblichen Transport als auch bei den meist privat genutzten Reisemobilen ist die Zuladung der Dreh- und Angelpunkt. Je mehr Ersterer transportieren können, um so mehr wird verdient. Dazu werden weitreichende Anstrengungen unternommen. Luftgefederte Hinterachsen mit Niveau-Ausgleich sorgen bei der Verkehrsüberwachung auf den ersten Blick für ein optisch wenig verändertes, sprich tief eingefedertes Erscheinungsbild. Bei den rollenden 1- bis 2-Zimmer-Appartements stehen mehr Aufbaulänge einerseits und mehr – gewichtsträchtiger – Komfort, wie Kühl-/Gefrierkombinationen, Backöfen, 4-Flamm-Herde, aufwendige, fast schon als Wellness-Bereiche zu titulierende Bäder, Klimaanlage, High-End-Entertainment-Systeme (TV/ Navi/Sound) im Mittelpunkt des Kundeninteresses. Um die europaweit gültige 3,5-t-

Regel irgendwie einzuhalten, greifen einige Aufbauhersteller bereits zu „Taschenspieler-Tricks“. Das hier relevante sogenannte fahrfertige Gewicht wird beispielsweise mit zweiteiligen Wassertanks, nur einer und dazu leichten Alu-Gasflasche und „schönen“ Formulierungen im Kleingedruckten auf ein akzeptables Zuladungsniveau gebracht. Es gibt aber auch schon erste gegenläufige Fahrzeug-Entwicklungen, bei denen nicht nur konsequent Gewicht gespart wird, sondern auch an der Aerodynamik gefeilt wird. Bis dieser Ansatz auch Einzug in die breite Serienfertigung hält, können die Aufbau-Hersteller aufgrund der „für alle freundlichen Regelungen der StVO/StVZO“ entsprechend weitermachen. Eine Überladung im nicht gewerblichen Bereich von bis zu 5 % bleibt meist sanktionslos; bis zu 10 % wird mit einem Ordnungsgeld von 10 € belegt. Hinzu kommt, dass diese Kontroll-Variante – auch bei den Kontrollierenden – ausgesprochen unbeliebt ist. Ergo tut Aufklärung not.

## Immer leistungsfähigere Basisfahrzeuge

Hier setzt sich der seit Jahren zu beobachtende Trend zu immer mehr Power fort.

Waren vor einigen Jahren noch 2,5 Liter Diesel-Aggregate mit 85 kW/115 PS von Fiat Ducato/Peugeot Boxer & Citroën Jumper das absolute Maß der Dinge. Abgelöst wurden sie durch die Mercedes-Benz-Sprinter mit 115 kW/157 PS. Fiat & Iveco zogen erst nach und legten anschließend mit den 176 Pferdestärke leistenden Versionen nach. Und auch Ford mischt mit seinem Dauerbrenner Transit inzwischen „in Sachen Leistung“ ausgesprochen kräftig mit. Die Kölner haben eine neue Spitzen-Motorisierung: der 3.2 l große Reihen-5-Zylinder Diesel leistet 147 kW/200 PS und stellt 470 Nm-Drehmoment zur Verfügung. Leistung satt und eine Kampfansage an die bisherigen Platzhirsche in Sachen Power – Iveco und Mercedes. Die Stuttgarter haben jetzt optional einen 3.5 l Motor mit 190 kW/258 PS im Angebot. Und eines ist damit sicher: Die Leistung wird auch bei den Transportern und Reisemobilen weiter in die Regionen steigen, die noch vor wenigen Jahren ausschließlich den dicken Brummis vorbehalten waren. Und das weit verbreitete Chiptuning wird an dieser Stelle das Problem-Potenzial noch verstärken – von den hier kritischen Punkten wie Versicherungs- und Garantie-Verlust oder mechanischen Problemen bei Lagern/Kupplungen/Getriebe/Antriebswellen/Reifen ganz zu schweigen.

## Erreichbare Fahrleistungen auf oder über Kleinwagen-Niveau

Parallel zur Motorleistung steigen „natürlich“ auch die Höchstgeschwindigkeiten. Vor allem die bekannten Transporter erreichen hier eine V-max, bei der viele Kleinwagen schon Mühe haben „an ihnen dran“ zu bleiben, um bei „gechipten“ Versionen das Nachsehen zu haben. Parallel dazu steigen die Belastungen für die Reifen. Und auch die schnittigen, sogenannten teintegrierten Reisemobil-Modelle haben mit solcher Motorisierung schnell 170 km/h „auf der Uhr“. Diese Größenordnungen versuchen die Hersteller mit „passenden“ kürzeren Übersetzungen einzugrenzen.

## Reifen am Limit

Die Sprinter werden im Segment bis 3,5 t mit Reifen in der Dimension 235/65 R 16C 115/113 R an die Kunden ausgeliefert. Der Speedindex R gibt an, dass die Pneu für 170 km/h gut sind. Die Realität auf den deutschen Autobahnen sieht aber oft ganz anders aus. Dort „fliegen“ die Transporter bei dieser Geschwindigkeit oft noch an ei-

nen vorbei. Und mit ihnen das Risiko. Und auch bei den Reisemobilen ist das Risiko mit an Bord, hier aber auf einem etwas geringeren Niveau. Die etwas schlechtere Aerodynamik – aufgrund der breiten Aufbauten als bei ihren Transporter-Brüdern – bremst sie um rund 10–15 km/h ein. Bei den selbst fahrenden Appartements kommt aber ein Faktor hinzu, der auch gern übersehen wird. Das Reifenalter. Aufgrund der geringeren Laufleistung haben sie auch nach einigen Jahren noch ausreichend Profil, haben aber zunehmend beispielsweise unter der Versprödung zu leiden. Und Standschäden durch die oftmals längeren Zeitabschnitte ohne Nutzung tragen nicht zur Sicherheit der verwendeten Reifen bei.

## Luftdruckvorgaben – auf maximal zulässige Belastung ausgelegt

Ein Pneu kann nur dann seine vorgesehene Leistung hinsichtlich Tragfähigkeit, Geschwindigkeit und Performance liefern, wenn der mit dem vorgesehenen Luftdruck auf die Straße kommt. Genau hier liegt das Problem: Er ist auf nahezu 100 Prozent ausgelegt. Und er sinkt stetig. Je nach Reifensowie gleichermaßen Fahrzeug-Hersteller – variieren die Kontroll-Angaben. „Alle 14 Tage“ oder „beim Tanken“ sind zwei Beispiele. Dabei werden die weiteren Hinweise gern überlesen, dass dies bei einem kalten Reifen gemessen worden ist (das heißt, dass noch nicht oder erst ganz wenige Kilometer gefahren wurde) und entsprechend korrigiert werden soll. Denn bei einem warmen Pneu steigt der Luftdruck zwangsläufig und „gaukelt“ dem Fahrer einen höheren Wert vor.

## Standard-Ventile – den realen Belastungen gerade noch gewachsen

Häufigste Ursache für den Luftverlust sind neben kleinen Beschädigungen, die zu einem „schleichenden“ Plattfuß führen können, die Gummiventile. Insbesondere dann, wenn die – in Fachchinesisch „Langen“ genannten – TR 414 verwendet werden. Aber warum? Ungleiche oder einseitige Beladung, hohe Außentemperaturen, das Walken der Reifen selbst und die Wärmeabstrahlung der Bremsen belasten nicht nur die Reifen, sondern vor allem die Ventile. Jeweils 10 Grad Celsius lassen den Reifennennendruck um weitere 0,1 bar steigen. Für die Gummiventile ist dies gleich doppelt gefährlich. Durch die Wärme werden sie zum

einen elastischer. Zum anderen verringert aus dem Gummi austretender Weichmacher die Haftung an der Felge selbst. In Kombination mit den Fliehkräften und dem gestiegenen Druck verformt sich der Fußbereich des Ventils bis zur Undichtigkeit. Das Resultat: Meist ein kapitaler Reifenschaden von den eventuellen weiteren Folgen, sprich Unfall, ganz zu schweigen. Bei den speziell für Reisemobile produzierten Reifen mit der Zusatzbezeichnung CP, wie beispielsweise der Conti Vanco Camper oder der Michelin Agilis Camping dürfen die TR 414-Ventile überhaupt nicht verwendet werden. Deren erhöhte Tragfähigkeit wird durch verstärkte Karkassen und vor allem durch einen auf bis zu 5,75 bar erhöhten Druck erreicht. Hier sind Metallventile absolut Pflicht.

## Problemlösung:

**In Sachen Gewicht kommen, wenn man das reale Gewicht des Transporters oder Reisemobils ermittelt hat, zum Stichwort „schnell umsetzbar“ folgende Möglichkeiten in Betracht:**

- » Alles raus, was nicht unbedingt notwendig ist. Denn, im Laufe von Wochen und Monaten sammelt sich einiger Ballast an, der schnell 20 Kilogramm erreicht.
- » Diese Größenordnung erreicht man locker auch mit leichteren Alufelgen, die die schwereren aus Stahl gefertigten Originale ersetzen können. Mit einer KBA-Nr. oder Gutachten, dem passenden Lochkreis, der entsprechenden Einpresstiefe und einer Traglast von in der Regel 1.150 bis 1.250 kg sind sie auch optisch eine Augenweide.
- » Eine Kombination mit tragfähigeren Reifen (höhere Load-Indices) einerseits und besseren Speed-Indices andererseits sowie Metallventilen bringt viel mehr Sicherheit.
- » Dies wäre mit den inzwischen bei den Pkw häufig anzutreffenden Reifendruck-Kontroll-Systemen zu erreichen. Sie warnen, bevor es überhaupt kritisch wird.
- » So wäre auch der immer wieder zu hörende Forderung nach Geschwindigkeitsbeschränkungen die eigentliche Spitze genommen, die ansonsten aufgrund des ständigen Termindrucks der Transporter-Branche, wohl nur mit entsprechenden Vorgaben zu erreichen wäre.

