

Fahrsicherheits

Bridgestone und OFF ROAD diskutieren mit Experten für Fahrzeug- und Fahrsicherheit über einen unterschätzten Sicherheitsfaktor: Reifen.

Die Teilnehmer des vierten Bridgestone-OFF ROAD-Reifensymposiums:



Roger Dötenbier

Trainerleiter des Fahrsicherheitszentrums Rhein-Main des ADAC Hessen-Thüringen
63584 Gründau, Gründautalring 1
Tel.: 06058/918975
www.adac.de/fsz-rhein-main

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



Manfred Oppitz

Dipl.-Ing. Univ.
Niederlassungsleiter der TÜV Süd
Auto Service GmbH in Würzburg
97076 Würzburg, Gattingerstraße 22
Tel.: 0931/29913-20, www.tuev-sued.de

Mit 350 Prüfstellen und 5 Millionen Hauptuntersuchungen jährlich zählt der TÜV Süd zu den ganz großen Prüforganisationen.



Kurt Sigl

1. Vorsitzender des Allradverbandes/
Institut für Allrad-Verkehrssicherheit
96157 Ebrach, Marktplatz 4,
Tel.: 09553/180
www.allradverband.com

Seit 1989 vertritt der Allradverband die Interessen der 4x4-Fahrer und führt Schulungen sowie Fahrertrainings durch.



Stephan Plagemann

Technische Produktbetreuung
Bridgestone Deutschland
61352 Bad Homburg, Industriestr. 1
Tel.: 06172/408-430
www.bridgestone.eu

Bridgestone übernimmt als Weltmarktführer Verantwortung: Sicherheit und Qualität haben höchste Priorität.



Ronald Partsch

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

„Von Reifen haben unsere Kunden überhaupt keine Ahnung“, behauptet Kurt Sigl, Offroad-Fahrertrainer und erster Vorstand des Allradverbandes, und eröffnet damit die Diskussion provokant. Auf der Agenda stand als Einstiegsthema eigentlich etwas ganz anderes: „Geländereifen auf der Straße – Straßenreifen im Gelände. Wie groß sind jeweils die Nachteile?“

Auch Manfred Oppitz, Niederlassungsleiter des TÜV Würzburg, schlägt in die Kerbe, die Sigl vorher markierte: „Wir beobachten eine steigende Zahl von Flankenschäden an Reifen von Sports Utility Vehicles und Geländewagen, weil die Fahrer mit ihren 20-Zoll-Niederquerschnittsrädern die Randsteine genauso rauf und runter fahren wie früher mit der 16-Zoll-Serienbereifung oder mit dem klassischen Geländewagen, den viele vorher fuhren. Was Reifen ertragen können und was nicht, ist bei den Fahrern völlig unbekannt.“

„In der Fahrschule wird zu wenig über Autotechnik und Fahrphysik gesprochen“, sagt Roger Dötenbier, Trainerleiter des Fahrsicherheitszentrums Rhein-Main des ADAC Hessen-Thüringen. Er ergänzt: „Das Auto wird mehr und mehr zur ‚Blackbox‘ und immer weniger Leute wissen eigentlich, welche Funktion die Teile haben.“

Es kristallisiert sich allerdings schnell die Überzeugung heraus, dass die Kenntnisse darüber, wie ein Auto funktioniert und wie belastbar die kleine Fläche ist, mit der Reifen alle Kräfte beim Fahren übertragen, nicht theoretisch „herübergebracht“ werden können. Manfred Oppitz: „Das Auto- und Reifen-Know-how kann nur in der Praxis vermittelt werden. Entweder im Rahmen der Fahrschulungsbildung oder extern durch Organisationen wie Verkehrswacht oder ADAC.“

Der Deutschen Verkehrswacht, die seit vielen Jahren Sicherheitstrainings für Fahranfänger anbietet, wird der Dienst für die Unfall-



Straßenreifen im Gelände: suboptimal, da man nicht weit kommt.

Weitere Fragen zum Thema Reifen und Fahrsicherheit? Kontakt: partsch

training für alle

verhütung allerdings von der Gesetzgebung vereitelt. So geben die Führerscheinstellen die Adressen von Führerscheinneulingen aus Datenschutzgründen nicht mehr heraus.

„Da ist uns Österreich weit voraus“, berichtet Kurt Sigl. Dort haben sich nämlich die entscheidenden Gruppen wie der Fahrlehrerverband, der Automobilclub ÖAMTC, die Versicherungswirtschaft und das Verkehrsministerium zusammengetan und eine Mehrphasen-Fahrschulung ins Leben gerufen, die praktische Fahrsicherheitskurse beinhaltet und trotzdem die Fahrschüler nicht mehr kostet. Nach drei Jahren Praxis stellte sich im Nachbarland heraus, dass die Zahl der Unfälle bei den Fahranfängern im Alter zwischen 18 und 24 Jahren um 30 % zurückgegangen ist.

Zum Automobiltechnik-Basiswissen zählt bei Offroadern ein ausgiebiges Kapitel Reifen. Deren Aufgabe ist es letztendlich, die feine Allradtechnik in Haftschluss umzusetzen. Man muss wissen, dass Geländereifen auf der Straße nicht ganz in ihrem Element sind. Das hat wohl jeder schon erfahren, der bei Nässe eine Notbremsung hin-



Beim 4. Bridgestone-OFF ROAD-Reifensymposium standen Reifen und Fahrsicherheit im Vordergrund.

legen musste. Wer im umgekehrten Fall mit Straßenreifen ins Gelände ritt, dürfte schon häufig mit unglaublichen Verspätungen nach Hause gekommen sein.

Von Bridgestone intern geführte Vergleichsmessungen ergaben, dass ein Mud-Terrain-Pneu wie der Dueler MT673 auf Schnee um rund 17 % längere Bremswege benötigt als ein Winterspezialist wie der Blizzak LM25 4x4. Aber trotzdem noch um 47 % kürzere als ein Hochgeschwindigkeits-Sommerreifen wie der Dueler HP Sport.

In der Disziplin „Zugkraft auf einer schlammigen Oberfläche“ hat ein

Dueller MT673 dann freilich die Nase vorn. Da ist er dem Wintergummi Blizzak LM25 4x4 um 10 % und dem Sommerreifen HP Sport um 26 % überlegen.

In der Entwicklungsgeschichte der automobilen Fortbewegung wurde Geländewagen ursprünglich eine einfache Aufgabe zugeordnet: den Aktionsradius der Menschen zu erweitern. Aber das gelingt heutzutage nur noch mit den richtigen Reifen.

Bei Personenwagen ist alles viel einfacher. Sie bewegen sich nur auf einer Art von Untergrund: Asphalt. Und für ihre Reifen gibt es

einen idealen Luftdruck. Von Geländewagenfahrern wird viel mehr Know-how verlangt. Je nach Untergrund kann es drei verschiedene ideale Luftdrücke geben, abhängig davon, ob man sich auf geteerten Bahnen, steinigen Pisten oder weichem Sand bewegt. ■

Fotos | Fischer, Kapser, Partsch

Reifen und Fahrsicherheit sind eng verknüpfte Themen und zudem von größter Bedeutung. Bridgestone und OFF ROAD werden deshalb in der nächsten gemeinsamen Aktion Reifen und Fahrsicherheit in den Fokus rücken.



Geländereifen auf der Straße: kein Idealfall, Bremswege werden länger.



Wenn es ungünstig läuft, kann man auf die schiefe Bahn geraten.