

50 Kilometern je nach Beladungszustand angegeben. Wie immer sind maximal 80 km/h zulässig.

Bislang stimmten die Reifenfachleute der nachträglichen Umrüstung auf Runflats zu. Mittlerweile hingegen werden Vorbehalte deutlich. Die Dauerlauf-Erfahrungen in der Industrie haben bewiesen, dass Fahrwerke, die konstruktiv nicht auf den Runflat-Betrieb abgestimmt sind, im Laufe der Zeit weich geklopft werden und vorzeitige Verschleißerscheinungen bis zu Ermüdungsbrüchen aufweisen.

Mit wachsender Verbreitung von Runflat-Reifen kommt aber das Thema Montage und Demontage auf: die entsprechenden Reifenhersteller bieten detaillierte Anleitungen und Informationsveranstaltungen, teilweise auch Werkstatt-Zertifizierungen, wie Bridgestone. Klar ist, dass auf Grund der steifen Reifenwülste von Runflat-Reifen nur neue und spezielle Montagemaschinen geeignet sind.

Eine Auswahl dieser Geräte dürfte auf der Reifenmesse in Essen zu sehen sein. Jedenfalls muss der Kfz-Mechaniker

wegen der oft vorhandenen Sensoren der Reifendruck-Kontrollsysteme (im Tiefbett oder am Ventil) besonders vorsichtig sein. Zudem ist der Einsatz von Montiereisen und der Kontakt Metall auf Metall zu vermeiden. Wenn Räder verkratzt werden, ist dies nicht nur ein Reklamationsfall für den Kunden, sondern lose Aluminiumpartikel können zudem die Funktion der Sensoren beeinträchtigen.

Der Runflat-Markt jedenfalls kommt in Bewegung und entwickelt bereits eine gewisse Eigendynamik. *K. P. Backfisch*

Interview

„Notlaufstrecken von 250 Kilometern sind möglich“

Gespräch mit Dr.-Ing. Günter Leister, Leiter Entwicklung Reifen Pkw der DaimlerChrysler AG

Redaktion: Sie haben unter der Bezeichnung „MOExtended“ Runflat-Reifen im gesamten Modellprogramm von Mercedes-Benz als Option eingeführt. Was verbirgt sich dahinter?

Leister: „MOExtended“ signalisiert, dass es sich um einen Reifen mit erweiterter Performance handelt. Dahinter verbirgt sich nicht nur ein Reifen, sondern ein Gesamtpaket. Es besteht aus einem Reifen mit verstärkter Seitenwand, einem Reifendruckverlustwarner und „Tirefit“. Das ist eine Pannenhilfe, die wir seit Jahren serienmäßig in vielen Baureihen anbieten. „MOExtended“ ist für alle Baureihen erhältlich oder in Entwicklung, mit Ausnahme des Maybach, bei dem Notlaufeigenschaften über den Conti-Substanz (CSR) angeboten werden.

Welche Reifendimension ist für das jeweilige Modell lieferbar?

Wir bieten jeweils die Optionsbereifung mit „MOExtended“ an. Bei der C-Klasse und dem SLK sind es die Mischbereifungen mit 17 Zoll. Die E-Klasse hingegen hat als passende Größe Reifen mit 245/45R17. Bei der S-Klasse ist die 18-Zoll-Mischbereifung in „MOExtended“-Ausführung erhältlich.

Gilt das Runflat-Angebot auch für künftige Modelle?

Das wird es auch für alle neuen Modelle geben. Bei der neuen A-Klasse ist eine 17-Zoll-Größe und für den CLS eine 18-Zoll-Dimension vorgesehen.

Was waren die Gründe für diesen Schritt?

Die Gründe für ein eigenständiges Konzept resultieren aus den reichhaltigen Erfahrungen, die wir mit Notlaufsystemen aller Art haben. Das gilt beispielsweise für die sondergeschützten Fahrzeugen, früher mit CTS und heute mit PAX. Aber es betrifft auch die klassischen Runflat-Reifen. Ziel war es, dem Kunden ein alltagstaugliches Mobilitätskonzept an die Hand zu geben, das auf der einen Seite bei einer Reifenpanne in jedem Falle ausreichende Mobilität gewährleistet, um aus einem Gefahrenbereich, etwa auf der Autobahn oder in einem Tunnel zu kommen, und auf der anderen Seite die Alltagseigenschaften wie Komfort entsprechend den Wünschen unserer Kunden berücksichtigt.

Welche Reifenhersteller sind freigegeben?

Derzeit sind Reifen von Bridgestone, Goodyear, Dunlop und Continental freigegeben. Freigaben von Pirelli und Michelin stehen unmittelbar bevor.

In welchen Kriterien unterscheidet sich „MOExtended“ von einem üblichen Runflat-Reifen?

Der wesentliche Unterschied ist das Übertragungsverhalten von Schwingungen. Entwicklungsziel ist es gewesen, so wenig wie möglich von den Unebenheiten der Straße über die Reifen an das Fahrwerk und letztlich auch die Insassen zu übertragen. Damit ist es gelungen, den Komfort als auch die Schwin-



Dr.-Ing. Günter Leister, Leiter der Entwicklung für Pkw-Reifen bei DaimlerChrysler.

gungsbelastung des Fahrzeugs auf dem bisherigen Niveau zu halten.

Wie hoch ist der Aufpreis für diese Ausstattung, beispielsweise bei der C-Klasse?

Der Aufpreis beträgt rund 250 Euro, inklusive Reifendruckverlustwarner und Tirefit.

Die Notlaufstrecke bei der C-Klasse liegt zwischen 30 und 50 km. Ist das nicht ein bisschen wenig?

Die angegebene Notlaufstrecke bezieht sich auf die schlimmste anzunehmende Reifenpanne, beispielsweise ein Schnitt in der Seitenwand oder ein herausgerissenes Ventil. Die Pannestatistik zeigt jedoch, dass diese Defekte sehr selten sind. Mehr als 80 Prozent aller Defekte sind Verletzungen durch Nägel im Laufstreifen mit einer relativ geringen Leckrate von maximal 10 Millibar pro Stunde. Normalerweise beträgt die Notlaufstrecke, zum Beispiel mit einem minimalen Restluftdruck von 0,2 bar und bei maximal 80 km/h, bei einem „MOExtended“-Reifen 250 km und mehr.

Eine nachträgliche Umrüstung auf Runflat-Reifen wird auch von Ihnen nicht empfohlen? Runflat-Reifen leben in das Fahrzeug deutlich stärker eingebunden als. Daher empfehlen wir eine nachträgliche Umrüstung auf Runflat-Reifen keinesfalls. Eine Umrüstung auf „MOExtended“ hingegen ist wegen der besonderen Eigenschaften möglich, allerdings muss eine Reifendruckkontrolle vorhanden sein.

Das Gespräch führte K. P. Backfisch