

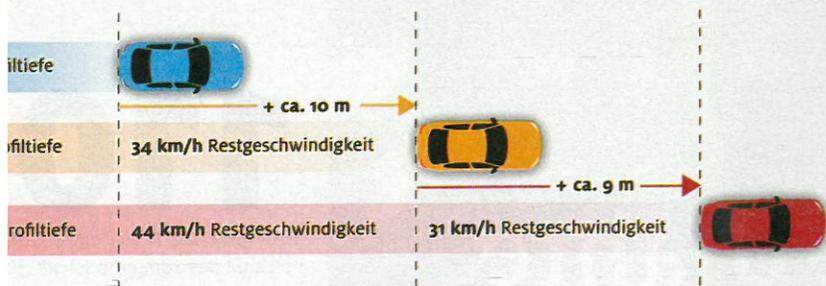
ede Menge eiße Luft

enhersteller schwärmen gern von ihren
lukten. Doch wie gut Reifen wirklich sind,
t nur im ADAC Test. Diesmal am Start:
ommerreifen in zwei Dimensionen

ern gehört zum Handwerk. Und auch Reifenhersteller nehmen
Mund gern etwas zu voll, wenn sie in ihren Produktkatalogen
spiel beim GT Radial von einem „optimalen Kurvenhandling und
rten Lenkreaktionen“ schwärmen und „beste Bremseigenschaf-
lässe“ garantieren. Doch nichts davon ist richtig: „Sehr schwach
e und trockener Fahrbahn“ lautet das Fazit in unserem ADAC Rei-
über den gleichen Reifen. Anderes Beispiel. Der taiwanische
rsteller Nankang wirbt zwar nicht für sich selbst, doch ein On-
enhändler übernimmt im Internet die Produktberatung: „Die
Rippe unterstützt ein gerades Fahren und ein besseres Handling.
gartiges Vernetzungsmittel reduziert den Rollwiderstand erheb-
e Wahrheit über den Green Sport Eco-2+? „Schwach auf nasser
n, hoher Spritverbrauch“ – nachzulesen in der ADAC Tabelle.
al im Jahr – beim ADAC Reifentest im März und Oktober – müs-
die Versprechungen der Reifenhersteller an der Wirklich- →

Millimeter bringt mehr Sicherheit

ig die Profiltiefe ist, zeigt die Grafik einer exemplarischen Bremsung
aus 80 km/h zum Stillstand: Gegenüber einem Neureifen (Profil-
n) verlängert sich der Bremsweg mit abgefahrenen Reifen erheblich



Continental (Reifen: 205/55 R 16 V)



Wenn dem Reifen Luft fehlt ...

... verschlechtert sich das Fahrverhalten des Autos und der Bremsweg wird wesentlich länger. Zusätzlich steigen auch der Spritverbrauch und der Reifenverschleiß.

| REIFENDRUCK (IN BAR) | - 0,2 | - 0,4 | - 0,6 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|
| Spritverbrauch (in Prozent) | + 1% | + 2% | + 4% |
| Lebensdauer | - 10% | - 30% | - 45% |

Quellen: ADAC, Continental

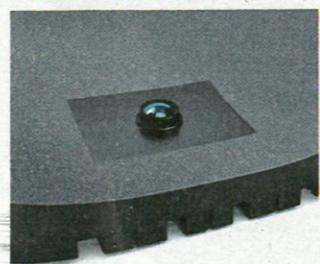
Das alles steckt im Reifen

Je nach Größe und Art (Winter/Sommer) enthält ein Radialreifen verschiedene Bestandteile in unterschiedlicher Zusammensetzung. Unser Beispiel: 205er-Sommerreifen in 16 Zoll. Gewicht: ca. 8 kg (ohne Felge).

- **Seitenstreifen.** Material: Naturkautschuk. Schützt die Karkasse vor Beschädigung und Witterungseinflüssen.
- **Laufstreifen.** Material: Synthese- und Naturkautschuk. Für hohe Laufleistung, sicheren Grip und optimale Wasserverdrängung.
- **Wulstverstärker.** Material: Nylon, Aramid. Unterstützt Fahrstabilität und präzises Lenkverhalten.
- **Spulbandagen.** Material: Nylon (in Kautschuk eingebettet). Ermöglichen hohe Geschwindigkeiten.
- **Stahlcord-Gürtellagen.** Material: hochfester Stahldraht. Optimieren die Fahrstabilität und den Rollwiderstand.
- **Textilcord-Einlage.** Material: Polyester oder Rayon. Begrenzt den Innendruck und hält den Reifen in Form.
- **Innenschicht.** Material: Butylkautschuk. Macht den Reifen luftdicht.
- **Kernreiter.** Material: Synthesekautschuk. Begünstigt Fahrstabilität, Lenkverhalten und Fahrkomfort.
- **Stahlkern.** Material: Stahldraht (in Kautschuk eingebettet). Sorgt für den festen Sitz des Reifens auf der Felge.

Drucksensor

Alle Neufahrzeuge müssen serienmäßig ein Reifendruck-Kontrollsystem an Bord haben. Beim direkt messenden System ist der Sensor Teil des Ventils oder klebt innen in der Mitte der Lauffläche (Bild).



Illustrationen: Martin Stallmann