



Presseinfo

Die Initiative Reifenqualität
– „Ich fahr‘ auf Nummer sicher!“ informiert

Verschärfte Regelung: Ohne funktionierendes Reifendruckkontrollsystem keine Plakette bei der Hauptuntersuchung

Bonn, 02. Mai 2018 (DVR) – Ab 20. Mai gilt gemäß der Erneuerung der EU Richtlinie 2014/45/EU ein nicht funktionsfähiges Reifendruckkontrollsystem (RDKS) als erheblicher Mangel bei der Hauptuntersuchung (HU). Das Fahrzeug erhält keine HU-Prüfplakette, bevor der Mangel behoben ist.

Alle zwei Jahre müssen Fahrzeuge zur HU, Neuwagen zunächst nach drei Jahren. Dort werden sie auf ihre Verkehrssicherheit und Umweltauglichkeit hin überprüft. Werden bei der HU erhebliche Mängel gefunden, haben Autofahrer einen Monat Zeit zum Nachbessern und erneuten Vorstellen des Fahrzeuges. Neben dem Technischen Überwachungsverein (TÜV) führen auch der Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein (Dekra), die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) und die Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständige (KÜS) Hauptuntersuchungen durch.

RDKS informieren den Fahrer darüber, ob der Reifendruck innerhalb der eingestellten Grenzwerte liegt und warnen den Autofahrer, wenn der Druck fällt. Grundsätzlich lassen sich RDKS in zwei Klassen unterteilen: Aktive Systeme liegen direkt am Reifen, messen dort Druck und Temperatur und senden die ermittelten Daten ins Cockpit – auch wenn der Wagen steht. Das System zeigt entweder die Daten für jeden Reifen im Cockpit an oder warnt bei Veränderung des Reifendrucks.

Indirekte Systeme nutzen bereits im Wagen verbaute Technik, nämlich ABS-Sensoren und interpretieren diese ermittelten Daten: Verringert sich der Reifendruck, wird auch der Außendurchmesser des Reifens kleiner und die Drehzahl des Reifens steigt. Dieses passive System zeigt also nicht den tatsächlichen Druck in den Reifen an, sondern warnt lediglich bei einem Druckabfall.

RDKS müssen beim Reifenwechsel eingestellt werden

Bei direkten Systemen müssen die Sensoren bei jedem Reifenwechsel korrekt eingestellt werden. Dies sollte von einer Fachwerkstatt durchgeführt werden, die am besten auch gleich das RDKS überprüft.

Zusätzlich empfiehlt die Initiative Reifenqualität – „Ich fahr‘ auf Nummer sicher!“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und seiner Partner den Reifendruck trotz RDKS auch manuell zu kontrollieren. So können auch kleine Abweichungen vom optimalen Reifendruck schnell behoben werden.

Hintergrund zum Einsatz von Reifendruckkontrollsystemen

Seit November 2014 müssen alle Neuwagen mit einem Reifendruckkontrollsystem (RDKS) ausgestattet sein, denn der Reifendruck hat Einfluss auf die Länge des Bremsweges. Schon eine Differenz von 0,5 bar kann den Bremsweg um zehn Prozent verlängern - dies kann den entscheidenden Unterschied machen zwischen einem rechtzeitigen Halt und einem Unfall. Bei einem zu niedrigen Reifendruck tragen die Schultern der Reifen die Hauptlast des Fahrzeuges, die Mitte der Lauffläche hat weniger Bodenkontakt. Das vermindert die Fahrstabilität und verlängert den Bremsweg. Darüber hinaus wird das Fahrverhalten schwammiger und der Reifen wird schneller heiß. Aber auch zu hoher Reifendruck hat nachteilige Auswirkungen: Die Hauptlast liegt dann auf der Mitte der Lauffläche, die sich stärker abfährt. Da ein schlechterer Bodenkontakt besteht, ist auch der Bremsweg länger und die Kurvenstabilität geringer. Die Initiative



Reifenqualität rät, regelmäßig kurze Reifenchecks zu machen und bei jedem zweiten Tankstopp den Reifendruck am handwarmen Reifen zu kontrollieren.

Wie sollte der „Fußabdruck“ eines Reifens aussehen?

Reifendruck in Ordnung!

- Der Reifen rollt mit der ganzen Lauffläche auf der Fahrbahn
- Das Profil fährt sich gleichmäßig ab = maximale Kilometerleistung
- Größte Haftfläche = minimaler Bremsweg
 - = optimale Kurvenstabilität
 - = optimaler Fahrkomfort

Reifendruck zu hoch!

- Der Reifen berührt nur mit der Mitte der Lauffläche die Fahrbahn und fährt sich dort stärker ab
- Geringe Haftfläche = längere Bremswege
 - = verringerte Kurvenstabilität
 - = der Reifen wird hart und fährt sich unkomfortabel

Reifendruck zu gering!

- Die Mitte der Lauffläche hat keinen Bodenkontakt, der Reifen läuft auf seinen Schultern
- Erhöhter Reifenabrieb am Schulterbereich = geringe Kilometerleistung
 - = starke Erhitzung der Reifen
- Längere Bremswege durch geringe Haftfläche

Bildunterschrift: Schaubild des optimalen Reifendrucks



Bildunterschrift: Die Reifendruckprüfung sollte, trotz RDKS, zusätzlich auch manuell erfolgen

Abdruck honorarfrei - Belegexemplar erbeten.

Über Reifenqualität – „Ich fahr‘ auf Nummer sicher!“

Im Mittelpunkt der Initiative Reifenqualität des DVR und seiner Partner stehen die Qualität der Reifen und die fachliche Beratung im Handel. Die Produktqualität hat Auswirkungen auf Bremsweg und Nasshaftung. Aber auch der Zustand der Reifen, dazu gehören Sicherheitsprofiltiefe und Reifendruck, ist sicherheitsrelevant. Weitere Informationen rund um das Thema gibt es unter: <https://reifenqualitaet.de/>

Kontakt

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Sandra Demuth
Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit
Initiativen/Veranstaltungen

Telefon: +49 (0)228 4 00 01-53

Telefax: +49 (0)228 4 00 01-67

SDemuth@dvr.de

presse@reifenqualitaet.de



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat