

## **AUTO BILD-Archiv-Artikel 40/1986:**

### **Wird das Ersatzrad überflüssig?**

**Ja, wenn es nach Continental, Dunlop & Co. geht.**

### **Die neuen Spezial-Pneus der Reifenhersteller zeigen an Mercedes 300SE und BMW 318i, was sie können.**

Unsere Autoreifen werden immer besser, Pannen immer seltener.

Viele Autohersteller rüsten deshalb ihre Wagen nur noch mit schmalen Noträdern aus. Das spart Geld und schafft Platz im Kofferraum. Aber die Noträder taugen nur für Bummeltempo bis zur nächsten Werkstatt. Die Reifenindustrie arbeitet deshalb mit Vollgas daran, das Ersatzrad völlig überflüssig zu machen. AUTO BILD sagt Ihnen, wie.

Lösung Nummer 1 sind Reifen, die auch ohne Luft laufen.

Lösung Nummer 2 sind Zwillingstreifen, die auf einer Felge sitzen.

Ist der eine platt, rollt der Wagen auf dem anderen weiter.

Welches System ist

besser? AUTO BILD hat es ausprobiert.

### **Das Original:**

Auf dem Testgelände mussten Farbe bekennen: der JJD-Zwillingstreifen auf einem Mercedes 300SE und der Dunlop-TD-Reifen auf einem BMW 318i.

Die ersten Eindrücke sammeln wir auf Autobahn und Landstraße. Mit den Normalreifen der Größe 205/65 VR15 rollt der Mercedes sehr komfortabel. Deutlich härter, allerdings auch leiser, zeigen sich dagegen die Zwillingstreifen. Beim Bremsen und in der Kurve bringt der Zwilling gleiche Haftung. Vorzüge zeigt er auf regennasser Straße. Beim Aquaplaningtest (10 mm Wasserhöhe, etwa soviel wie nach starkem Regenguss in einer Spurrille) schwamm er erst bei 110 km/h auf, der Normalreifen glitschte bei 98 km/h übers Wasser.

### **Überblick:**

In der Kurve (fünf Millimeter Wasserhöhe) trumft der Doppel-Pneu sogar noch mehr auf. Erst bei 92 km/h reißt die Haftung ab, der Wagen drängt aus der Kurve. Der normalbereifte 300 SE muss schon bei 85 km/h passen. Ergebnis: Bei Nässe in schnellen Kurven bietet der Zwilling einen echten Sicherheitsgewinn. Zum Notprogramm: Der Zwilling hat seinen Reservereifen schon dabei. Tritt ein Defekt auf, ist immer nur eine Kammer betroffen. Die andere übernimmt die volle Last. Ergebnis des Fahrtests mit einer leeren Kammer: Der Fahrer merkt kaum einen Unterschied. Und das ist schlecht. Denn er weiß nicht, dass er mit defektem Reifen unterwegs ist, und überfordert die intakte Kammer

## **Platt, aber mit Puste**

Zweiter Nachteil: Beide Kammern müssen genau gleichen Luftdruck haben, werden aber über getrennte Ventile gefüllt. Ein Druckausgleich zwischen den Kammern erfolgt nicht. Fazit: In dieser Form ist der Zwillingstreifen keine echte Alternative. Er ist zu teuer (mehr als doppelter Preis). Und die Autoindustrie zieht nicht mit. Sie müsste ein Warnsystem entwickeln, das einen Kammerdefekt signalisiert. Das von Dunlop und Michelin entwickelte TD-System bringt mehr Sicherheit: Beim Reifenplatzer springt das Gummi nicht von der Felge. Der Wagen bleibt kontrollierbar, kommt mit niedriger Geschwindigkeit (50 km/h) bis zur nächsten Werkstatt (rund 30 km). So braucht man keine Reservereifen.

## **Vorteil des CTS-Systems:**

### **Pannensicherheit und hoher Abrollkomfort**

Aber auf großer Fahrt oder in einsamen Gegenden bietet das System keinen vollwertigen Ersatz. Das von Continental entwickelte CTS-Reifensystem soll im nächsten Jahr auf den Markt kommen. Der Reifen klammert sich von außen um die Felge. Bei einem Platzer kann man mit Tempo 80 bis zu 400 Kilometer weit fahren, bevor das Gummi abgewetzt ist. Das Conti-System wird zur Zeit noch von der Autoindustrie getestet. Nachteil: Die neuartigen Reifen und die Spezialfelgen passen nicht ohne weiteres auf die Fahrwerke herkömmlicher Autos. Vorteile des CTS-Systems sind nicht nur gute Notlaufeigenschaften. Der neue Reifen soll auch den Fahrkomfort verbessern, mit voller Breite der Lauffläche auf der Fahrbahn liegen und weniger Verschleiß haben.