

VON HANS-JÜRGEN GÖTZ

Mikrofasertechnologie aus Australien bietet erstmals Alternative zu den umstrittenen Latexprodukten.

Keine Angst vor Reifenpannen:

Neuartiges Hilfsmittel ersetzt Reserverad

Bei Dunkelheit und Regen auf der Autobahn: Plötzlich gibt ein Reifen seinen Geist auf, und die Fahrt ist vorerst auf dem Seitenstreifen beendet. Spätestens hier wird die Reifenpanne und der damit verbundene Wechsel des defekten Pneu zum Albtraum für viele Autofahrer. Kofferraum ausräumen, Reserverad herauswuchten, den Wagenheber suchen. Nächstes Hindernis sind häufig fest sitzende Radschrauben, die sich mit dem Bordwerkzeug auch unter größter Kraftanstrengung nicht lösen lassen. Hier hilft nur noch der Pannendienst weiter. Was Pkw-Fahrer immer wieder vor Probleme stellt, wird spätestens bei Lkws und Bussen zu einem zeitaufwändigen, ärgerlichen und teuren Vergnügen.

Reserverad auf dem Rückzug

Beim Thema Reserverad zeichnet sich bei den deutschen Automobilherstellern mehr und mehr eine Trendwende ab, und der Ersatzreifen tritt seinen Rückzug an. Pannenhilfsmittel, durch die der Reifenwechsel entfällt, haben zahlreiche Vorteile: Sie sind meist leicht zu bedienen, benötigen weniger Platz, senken das Fahrzeuggewicht und somit auch den Spritverbrauch. Doch die bislang als Alternative zum Reifen oder Notrad angebotenen Pannenreparatursets halten nicht immer das, was sie versprechen. Dies haben zahlreiche Tests von Autozeitungen und ganz aktuell der Dekra unter Beweis gestellt. Die bislang angebotenen Reparaturmittel auf Latexbasis verschmie-

ren beim Befüllen nicht nur die Reifen und Felgen, sondern verkleben häufig auch die Ventile, was bei der Weiterfahrt zu schleichendem Druckverlust führen kann. In der Werkstatt kommt das böse Erwachen beim Reinigen der Reifen und Felgen: Das zähe Flüssiglatex lässt sich nur unter großem Zeitaufwand mit Chemikalien entfernen, selbst kleinste Reifenschäden lassen sich nicht mehr reparieren. Laut Dekra ist Latex ein Graus für jeden Reifenhändler bei der Montage neuer Pneus. Franz Nowakowski, Reifenexperte und Münchner Niederlassungsleiter der Prüf- und Überwachungsorganisation, warnt sogar, dass Latex die Funk-

tion des Druckventils außer Kraft setzen und bei Fahrten über längere Strecken zu Reifenplatzern führen kann. „Gelingt es zudem nicht, die Felge beim Reifenwechsel rückstandslos von Latex zu befreien, kann es später im Felgenwulstbereich zu gefährlichem Druckverlust am Reifen kommen.“ Kein Wunder also, dass der Bundesverband des Reifenhandels herkömmliche Pannenhilfsets auf Latexbasis rundweg ablehnt.

Füllen, pumpen, fahren

Doch was für eine Alternative gibt es? Wieder hin zum Reserverad wäre ein Schritt rückwärts. – Eine neuartige

Mikrofasertechnologie zur Reifenreparatur hat jetzt ein australisches Unternehmen auch auf den europäischen Markt gebracht. Das von der Dekra ausführlich getestete Premium-Seal-Repair wird über eine Flasche mit integriertem Schlauch in den defekten Reifen gefüllt. Danach wird der Pannepneu mit einem kleinen Kompressor, der über den Zigarettenanzünder mit Strom versorgt wird, wieder aufgepumpt. Das Produkt ist leicht anzuwenden und verschließt Einstichkanäle durch Objekte wie Nägel oder Scherben bis sechs Millimeter ▶



Keine Risiken und Nebenwirkungen – das verspricht zumindest der Hersteller des Reifenreparatursets Premium-Seal-Repair. Eine problemlose Handhabung soll die schnelle Weiterfahrt möglich machen. Von Dekra und Fahrzeugherstellern getestet, stattet DC ab Herbst seinen Sprinter erstmals mit diesem Pannenset aus. Foto: PS/premium-vertrieb

Durchmesser innerhalb weniger Reifenumdrehungen. Wer dennoch Hilfe bei der Anwendung braucht, kann sich an eine 24-Stunden-Hotline wenden. Auch für Lkws und Busreifen wird dieses Reparaturmittel angeboten. Die spezielle Konsistenz der latexfreien und wasserlöslichen Flüssigkeit sorgt für eine schnelle Verteilung auf der Reifeninnenseite, ohne dabei auf die Felge zu tropfen oder das Ventil zu verkleben. Reifenexperte Nowakowski: „Die Pneu lassen sich mit kaltem Wasser in wenigen Minuten rückstandslos reinigen.“

Obwohl die Tests gezeigt haben, dass mit dem Mittel reparierte Reifen auch über mehrere Tage und mit hoher Geschwindigkeit gefahren werden können, rät der Anbieter aus Sicherheitsgründen dazu, nur mit 80 km/h weiterzufahren und spätestens nach 200 Kilometern eine Reifenwerkstatt anzusteuern. Dekra testete das Reifenpannen-Hilfsmittel problemlos sowohl in der Praxis auf der Straße als auch im Schnellauftest auf der Reifentrommel bis 210 km/h. Dabei kamen von einem 6-Millimeter-Nagelbolzen auf der Lauffläche beschädigte Reifen zum Einsatz. Auch mehrere Fahrzeughersteller wie DaimlerChrysler, Iveco und Neoplan haben Premium-Seal bereits ausführlich getestet – von Spanien bei plus 40 Grad Celsius bis zum Nordkap bei minus 30 Grad. DaimlerChrysler wird als weltweit erster Autobauer die neue Repair-Technologie ab Herbst dieses Jahres offiziell einsetzen. Erstes Fahrzeug, das Mercedes serienmäßig mit dem Pannenhilfsmittel ausstattet, ist der Transporter Sprinter. Weitere Modelle sollen folgen. Das Reparaturset aus Australien wird auch über den Fahrzeug- und Zubehörhandel für alle Reifengrößen angeboten. Der Preis liege unter dem eines Reservereifens, verspricht die deutsche Vertriebsgesellschaft. ■

VON PETER HARTMANN

Mit der Turbo-FSI-Technologie untermauert Audi sein Engagement im Motorsport. In Verbindung mit der quattro GmbH entstand die A4 DTM Edition.

Vorsprung durch Direkteinspritzung

Audi hat es in den vergangenen Jahren wie kaum ein anderer Hersteller verstanden, sein Image durch gezieltes Motorsport-Engagement zu fördern. Mit den Triumph beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans gelang der Benzindirekteinspritzung (FSI) vor vier Jahren der Durchbruch. Mittlerweile hat der Sportwagen-Prototyp R8 samt Achtzylinder-Benzindirekteinspritzer sein technisches Potenzial mit zahlreichen Siegen unter Beweis gestellt. Standfestigkeit, Leistungsstärke und der günstige Verbrauch wurden im harten Renneinsatz getestet. Heute bietet Audi drei Vierzylinder-FSI, einen V6-FSI und zum Jahresende auch einen V8-FSI an.

Das für Audi richtungweisende FSI-Prinzip, das durch eine optimale Gemischbildung eine hocheffektive Verbrennung des Kraftstoff-Luft-Gemischs garantiert, zeichnen gute Leistungscharakteristik und hohe Wirtschaftlichkeit aus. Mit dem neuen 2.0-Turbo-FSI kombiniert Audi erstmals beim Benziner die Direkteinspritzung mit der Turboaufladung. Eine überaus gelungene Verbindung. Die Ingolstädter bieten den 2.0-Turbo-FSI mit 170 PS im A6 und mit 200 PS im A3 und A4 an. Den neuen 220 PS starken 2.0-Turbo-FSI gibt es ausschließlich im A4 DTM Edition. Mit diesem sportlichen A4-Modell stellen die Bayern ganz bewusst die optische und technische Nähe zum Audi-Renntourenwagen aus der DTM her.

Mit Unterstützung der Audi-Tochter quattro GmbH, die für die Modifikationen des 2.0-TFSI, der Abstimmung des Fahrwerks und des Getriebes verantwortlich zeichnet, wurde beim A4 DTM Edition (38.550 Euro) die Betonung eindeutig auf



In starker Anlehnung an seinen durchtrainierten DTM-Bruder läuft der von der quattro GmbH entwickelte A4 DTM Edition ganz normal vom Ingolstädter Band und ist in seinen Stückzahlen nicht limitiert. Der Einbau des sensationellen DSG-Getriebes in diesem Modell ist leider nicht möglich, da der 2,0-TFSI-Motor im A4, im Gegensatz zum A3, längs eingebaut ist. Foto: PS/Audi

Sportlichkeit gelegt. Die 220-Turbo-PS des frontgetriebenen A4 werden im Verein mit der Sechsgangschaltung und der direkt abgestimmten Servolenkung souverän auf den Asphalt übertragen. Wer möchte, bekommt für 2.100 Euro Aufpreis den Allradantrieb quattro. Die körpergerechten Recaro-Sportsitze und das griffige Lederlenkrad komplettieren den Fahrspaß. Auch optisch signalisiert der A4 DTM Edition Motorsport-Feeling – die 18-Zoll-Leichtmetallfelgen sind nur ein Beispiel. Und das ist auf dezente Weise gelungen; ohne Rückschluss auf „Tuning.“ Frühere von Audi-Tuner und DTM-Einsatzpartner Abt kreierte Exemplare mutierten durchaus zu negativen Beispielen. ■