

17.02.2009, 11:19 Uhr

Diesen Artikel: [Drucken](#) | [Weiterempfehlen](#)

Runflat-Reifen:

Wenn der Sorglosreifen platzt



Von Dirk Vincken

Es gibt Reifen, die nach einer Panne problemlos weiterfahren, als sei nichts geschehen. Doch die Unkaputtbaren haben Tücken : Sie schütteln die Passagiere ordentlich durch und können nach unsachgemäßer Montage einfach platzen.

Reifenpanne, das war gestern. Heute fährt man entspannt weiter, trotz Plattfuß, mit Tempo 80 und bis zu 150 Kilometer weit. Kein Schleudern, kein Adrenalin, kein Unfall. Statt in den Graben nur zum nächsten Reifenhändler. Ein gutes Gefühl.

© Jens Schlueter/DDP

Runflat-Vorkämpfer BMW rüstet viele seiner Neufahrzeuge noch serienmäßig mit Runflats aus



Männerschmuck: Brillant-Felgen statt Rolex



Runflats heißen diese Sorglos-Reifen, die nicht klein zu kriegen sind. Geht ihnen die Luft aus, lässt sie das kalt, sie lenken und bremsen fast wie gewohnt, auch ohne Druck. Und weil das so gut funktioniert und der Fahrer davon nichts mitbekommt, muss er sogar per - gesetzlich vorgeschriebenem - Warnsystem informiert werden, dass er gerade mit einem platten, besser gesagt: luftleeren Reifen unterwegs ist. Eine gute Erfindung. Der Trick: Dank steifer Flanken knickt ein Runflat bei Luftverlust nicht ein und springt nicht - wie bei Standardreifen üblich - mit Knall, Rauch und Gestank von der Felge. Kein Risiko, wild zu schleudern oder im Graben zu landen. Oder auf dem Dach. Dieses Vollkasko-Gefühl überlegener Sicherheit gab es das letzte Mal, als das geniale Anti-Schleuder-System namens ESP erfunden wurde. So etwas wünschen sich Autofahrer.

Mehr zum Thema

Männerschmuck: **"Meine Felgen sind teurer als Dein Auto"**

Aufbau: **Schicht für Schicht**

Tipps zum Umgang mit Reifen: **Der Reifen-Knigge**

Weniger Gewicht, weniger Kosten

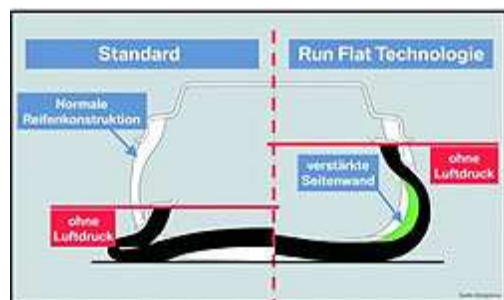
Autohersteller auch. Sie begrüßten die neue Technik mit offenen Armen. Denn ohne Reserverad und Wagenheber ließen sich prächtig Kosten und Gewicht sparen. Verlegenheitslösungen wie peinlich dünne Noträder oder widerlich klebrige Reifendichtmittel konnten endlich über Bord geworfen werden. Dazu das Sicherheitsplus sowie Extra-Kofferraum für den Kunden.

Und doch: Seit ihrer Einführung im Jahr 2000 haben sich die Sicherheits-Reifen nie richtig durchsetzen können, befinden sich inzwischen sogar auf dem Rückzug. Von den anfänglich euphorischen Prognosen namhafter Unternehmensberater wie Roland Berger oder J.D. Power, wonach spätestens 2013 achtzig Prozent aller Neufahrzeuge auf Runflats vom Band rollen sollten, ist heute keine Rede mehr. Aktuelle Studien gehen von nur noch einem Prozent im Jahr 2010 aus. Nur Runflat-Vorkämpfer BMW rüstet viele seiner Neufahrzeuge noch serienmäßig mit Runflats aus. Noch. Jetzt denken die Bayern nach anfänglicher Begeisterung über den schrittweisen Ausstieg nach. Andere Hersteller bieten die Notlauf-Profis ohnehin nur auf besonderen Wunsch oder gar nicht an. Warum diese Zurückhaltung, ja dieser Rückzug?

Gelobt sei, was hart macht

Was die Autohersteller nur ungern zugeben und in einschlägigen Internet-Autoforen für mächtig Wirbel sorgt: Runflats gelten als Hartmacher. Gerade wegen ihrer notlaufsicheren dicken Seitenwände rollen sie oft ab wie das berühmte Holzrad. Wie eine viel zu dicke Feder geben sie kaum nach, bringen fein abgestimmte Fahrwerke durcheinander und Insassen in Rage. Selbst Hartgesottene nennen das bestenfalls

"sportlich". VW etwa bietet Runflats maximal in der Größe von 16 Zoll an, weil "nicht auszuschließen ist, dass 17- oder 18-Zoll-Räder in der Tat höhere Belastungen im Fahrwerk hervor rufen", so ein Pressesprecher. Zudem sind die Pannenmeister extrem teuer: Der Fahrer eines Fünfer-BMW muss je nach Dimension bis zu 2500 Euro zusätzlich hinlegen.



© Bridgestone

Risse bei der Montage

Doch der saftige Preis sowie die Komfortschwächen sind nicht der einzige Grund, dass die Runflats zu Hightech-Ladenhütern verkommen. Weit schlimmer: Das spätere Auf- und Abziehen der unflexiblen Security-Reifen beim Reifenhändler bereitet massive Probleme. Die Montage ist kompliziert und führt sehr oft zu inneren Beschädigungen, ganz besonders, wenn es kalt und der Gummi dadurch spröde ist. Schäden, die mit dem bloßen Auge nicht zu erkennen und deshalb so kritisch sind.

Bernd Semmler vom Training-Center des Reifen-Giganten Michelin, bestätigt: "Runflat-Reifen haben verstärkte Flanken. Weil dort mehr Material eingesetzt wird, sind sie nicht sehr flexibel." "Bei unsachgemäßer Montage besteht die Gefahr, dass am Reifenwulst Schäden entstehen, die mit bloßem Auge nicht erkennbar sind", so Peter Drust vom ASA-Arbeitskreis Reifendienst und Achsmessgeräte. "Die Standard-Reifenmontage", fügt Ruprecht Müller, ADAC-Reifenexperte hinzu, "ist hier nicht wirklich geeignet."

Folge: Es kann Feuchtigkeit eindringen, der ungeschützte Stahlgürtel rostet, Material kann sich ablösen. Konsequenz dieser inneren Erosion: Reifenplatzer. Wann, das kann keiner vorhersagen. Der Wunderpneu wird so selbst zum Risikofall. Das wissen auch die Autohersteller und verabschieden sich leise von der Runflat-Technologie. Es klang auch einfach zu schön.

Artikel vom 17. Februar 2009

Diesen Artikel bookmarken bei...



Leser-Kommentare (5) zu diesem Artikel

Unausgereifte Technik (18.2.2009, 14:37 Uhr)

Zwei Seiten (18.2.2009, 13:28 Uhr)

Tweel anyone? (17.2.2009, 19:56 Uhr)

@marst - Hmm??? (17.2.2009, 13:58 Uhr)

Unsachlicher Ton, Warum bloß? (17.2.2009, 12:33 Uhr)

Weitere Artikel aus der Rubrik "Auto"

Fulda-Challenge

Pleiten, Eis und Pannen

ADAC-Preistipp

Autoschnapper unter 10.000 Euro

Saab-Insolvenz

Zu klein, zu schlecht, zu teuer

Rinspeed "iChange"

iPhone statt Autoschlüssel