

Mit Luft Sprit sparen: Drucksache

Von Hans-Robert Richarz

Richtiger Reifendruck wirkt sich entscheidend auf Sicherheit, Verschleiß der Pneu, Verbrauch des Fahrzeugs und nicht zuletzt auch auf den Komfort aus. Auf den Luftdruck zu achten, hat sich aber leider noch längst nicht bei allen Autofahrern herumgesprochen. Schätzungen gehen davon aus, dass fast ein Drittel aller Autos in der Europäischen Gemeinschaft mit einem zu niedrigen Reifendruck unterwegs sind. Das stellte der Automobilweltverband „Fédération Internationale de l'Automobile“ (FIA) in Zusammenarbeit mit dem Reifenhersteller Bridgestone fest.

Mit dieser Sorglosigkeit dürfte allerdings in Zukunft Schluss sein, denn bereits vor vier Jahren, am 19. August 2010, trat in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft die EU-Verordnung 661/2009 in Kraft, die vorschreibt, dass alle nach dem 1. November 2012 neu homologierten Fahrzeuge mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet sein müssen. Ab dem 1. November dieses Jahres ist ein solches System europaweit für alle Neuwagen vorgeschrieben, das Fahrer oder Fahrerin bei Bedarf unmissverständlich darauf hinweist, Luft nachzupumpen. Laut EU muss das System ab einem Druckverlust von 20 Prozent, oder wenn der Reifenmindestdruck von 1,5 bar in einem Reifen unterschritten wird, eine Warnmeldung ausgeben.

Optimaler Reifendruck spart bares Geld: Bereits ein Minderdruck von nur 0,2 bar erhöht den Benzin-Verbrauch um rund ein Prozent, bei 0,4 bar sind es schon zwei Prozent und bei 0,6 bar unter dem empfohlenen Wert fällt etwa vier Prozent mehr Kraftstoffverbrauch an, gleichzeitig verliert der Pneu selbst bis zur Hälfte seiner möglichen Lebensdauer, und der Bremsweg wird erheblich länger. Die FIA schätzt, dass aufgrund von Unachtsamkeit rund acht Milliarden Liter Treibstoff pro Jahr verblasen werden, was eine erhöhte CO₂-Belastung der Atmosphäre um 18,4 Millionen Tonnen bedeutet.

Zur permanenten Reifendruckkontrolle stehen zwei unterschiedliche Systeme zur Verfügung: ein indirektes und ein direktes. Welches davon eingesetzt wird, überlässt die

EU den Fahrzeugherstellern. Während das indirekte System Signale von den Raddrehzahlsensoren des ABS-Systems auswertet und Alarm schlägt, wenn die Drehzahl bei einem Rad mit geringerem Luftdruck steigt, sind beim direkten System alle Räder jeweils mit einem eigenen Sensor ausgestattet. Dieser misst Reifendruck sowie Temperatur und schickt bei Bedarf eine Warnmeldung los. Ökonomisch günstiger ist das indirekte System, weil es keine zusätzliche Technik erfordert und somit auch keine Zusatzleistungen beim Radwechsel anfallen. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Ab 1. November 2014 sind Reifendruckkontrollsysteme an Neuwagen Pflicht.
