



VORZEITIGE ABNUTZUNG DES LAUFGUMMIS

Oft schon ist von der Reifenindustrie betont worden, daß nur ungefähr ein Drittel aller Automobilreifen zur vollen Ausnutzung gelangt. Von den verbleibenden zwei Dritteln geht der kleinere Teil durch die auf der Straße lauernden Reifenfeinde zugrunde; den größten Prozentsatz bilden auch heute die Fälle, in denen die Sorglosigkeit des Besitzers das vorzeitige Ende verschuldet hat. Obenan steht die ungenaue Überwachung des Luftdruckes, die beim modernen Nieder-

druckreifen so verhängnisvoll wirkt, weil es bei seiner geringen Druckfüllung auf jede Viertel-Atmosphäre ankommt. Die Folge ist regelmäßig eine vorzeitige Zerstörung des Gewebeunterbaues.

An zweiter Stelle steht die vorzeitige Abnutzung des Laufgummis. Fast immer handelt es sich um eine Erscheinung, die der Reifenfachmann als „Radieren“ des Gummis bezeichnet. Die normale Abnutzung eines gutgepflegten Reifens bewirkt bekanntlich eine langsam eintretende Glättung seiner Lauffläche. Zunächst werden die scharfen Kanten des Profils gemildert. Die vertieften Aussparungen verflachen sich allmählich, um schließlich zu verschwinden und einer völlig glatten Oberfläche Platz zu machen, bei der der Reifen — abgesehen von der verminderten Gleitschutzwirkung — noch lange betriebsfähig bleibt.

Anders eine „radierte“ Lauffläche. Hier hat man stets den Eindruck, daß die Abnutzung in einer bestimmten Richtung, also nicht gleichmäßig, sondern einseitig erfolgt ist. Zeigt sich diese Erscheinung ringsherum am ganzen Reifen, so hat man den untrüglichen Beweis, daß am Rade oder am Wagen etwas nicht in Ordnung ist.

Man unterscheidet Radieren in der Fahrtrichtung und quer zur Fahrtrichtung, ferner Radieren am gesamten Umfange des Rades und lokales Abscheuern des Gummis an einzelnen Stellen.

Bei weitem die häufigste Ursache des seitlichen Radierens ist falsche Radstellung. Normalerweise müssen die Reifen eines Kraftwagens leicht und ohne größeren Widerstand auf ihrer Fahrbahn dahinrollen. Wenn beide Räderpaare parallel zueinander stehen und genau in der Fahrtrichtung gradeaus rollen, so findet bei ordnungsmäßiger Belastung und Geschwindigkeit nur eine ganz geringfügige Abnutzung des Laufgummis statt.

Anders dagegen, wenn eines der Räder falsch ausgerichtet ist und ein wenig schräg zur Fahrtrichtung steht. In dieser Stellung strebt das Rad, dauernd eine andere Richtung anzuschlagen als sie der Wagen tatsächlich besitzt. Es bietet daher der Fortbewegung des Fahrzeuges ununterbrochen einen gewissen Widerstand. Diesen muß zunächst der Motor durch erhöhte Leistung überwinden; der leidtragende Teil in diesem Kampfe zwischen Radstellung und Fahrtrichtung ist jedoch der Reifen, dessen Gummiauflage dauernd eine starke Scheuerwirkung in seitlicher Richtung auszuhalten hat.

(Fortsetzung auf Seite 670)