

Damit die Puste bleibt

Mit dem korrekten Druck in den Reifen fährt man sicherer. Dies bedingt aber eine regelmässige Kontrolle. Man kann sich dabei von Prüf-Systemen helfen lassen; der TCS testete 14 dieser Systeme.

›Fast ein Drittel der Fahrzeuge ist mit zu tiefem Reifendruck unterwegs. Bei zu wenig Druck kann sich ein Reifen derart erhitzen, dass er platzt. Auch ist das Kurven- und Bremsverhalten schlechter. Ein um etwa 0,2 bar zu hoher Druck hilft Sprit sparen und ist in Ordnung; doch bei zu viel Überdruck berührt nur noch die Mitte der Lauffläche die Fahrbahn, der Pneu wird stark abgenutzt und die Bodenhaftung ist limitiert.

Wichtiger Check | Weil auch beim intakten Pneu stets Druck entweicht, ist dieser rund zwei Mal monatlich, vor langen Fahrten immer, zu prüfen – und zwar am kalten Reifen. Nebst den Apparaturen an der Tankstelle gibt es Systeme zur Druckkontrolle direkt am Auto, entweder ab Werk in Serie, als zu bezahlende Option oder auf Nachrüstbasis.

Der TCS hat zusammen mit dem ADAC insgesamt 14 solcher Kontrollsysteme getestet. Die geprüften Systeme teilen sich in drei Kategorien auf. Beim so genannten

Diverse Systeme zur Druckkontrolle.



direkten Verfahren misst ein Sensor auf dem Felgenbett, also im Pneu, den Luftdruck. Der Messwert erscheint auf einem Display im Cockpit. Dieses Verfahren ist zwar exakt und schnell, aber auch am teuersten.

Sensoren schon da | Preiswert ist die indirekte Messmethode, sie braucht keine zusätzlichen Teile. Es wird nicht der konkrete Luftdruck erfasst, sondern die Drehzahlen der Räder werden mittels der Sensoren des ABS oder des ESP verglichen. Sinkt der Luftdruck, reduziert sich der Abrollumfang eines Rades und seine Umdrehungszahl

steigt. Ist diese nun bei einem Rad markant anders, wird gewarnt. Dieses System ist aber unpräzise, ein ständiger, geringfügiger Verlust kann unentdeckt bleiben. Dafür entfallen die Kosten bei Wartung und Umbereifung.

Die dritte Methode ist so einfach wie günstig: man schraubt spezielle Kappen auf die Ventile, zu wenig Druck kann man in einem Sichtfenster ablesen. Der Hauptnachteil ist die fehlende Warnung während der Fahrt. Fazit: Direkte Systeme sind Testsieger, die persönliche Luftdruckkontrolle darf aber nie vernachlässigt werden. ◀ mmm

Reifendruck-Kontrollsysteme (RDK) im TCS-Vergleich

Marke/Typ	Preis in Fr.	Produkteigenschaften	Handhabung	Funktion	TCS-Bewertung
Opel Vectra RDKS ⁷	280.- ¹	∅	+	++	★★★★★
Tiremoni Checkair TM-100 ⁷	372.- ²	∅	++	++	★★★★★
Seehase SmarTire Premium ⁷	508.- ²	∅	+	++	★★★★☆
Hella TC-400 ⁷	508.- ²	–	∅	++	★★★★☆
Car Guard Systems Wheel Control ⁷	510.-	–	∅	++	★★★★☆
Renault Automatische RDK ⁷	ab 300.- ¹	∅	∅	++	★★★★☆
Waecco Magic Control MTPM 100 ⁷	698.- ²	–	∅	∅	★★★★☆
Mercedes B-Klasse Reifendruckverlustwarner ⁸	S ³	+	+	–	★★★★☆
Skoda Fabia Reifendruckverlustwarner ⁸	S ³ /80.- ¹	+	+	–	★★★★☆
Seat Leon Reifenkontrollanzeige ⁸	S ³	+	+	–	★★★★☆
Kufatec Nachrüstkit für VW wie Golf V ⁸	71.-	+	+	–	★★★★☆
Opel Astra DDS ^{4,8}	750.- ¹	+	+	–	★★★★☆
Pirelli K-Pressure Optic ⁹	92.- ¹	++	–	--	★★★☆☆
Hansen Styling Parts Air-Save-Ventilkappen ^{5,9}	17.- ²	++	–	--	★★★☆☆

Legende

¹ Herstellerangaben.

² Herstellerangabe. Preise umgerechnet von Euro in CHF

³ S = Serienausstattung.

⁴ Nur in Ausstattungspaket Fahr-Komfort lieferbar.

⁵ Druckverlust bei Beschädigung des Sensors: führt zur Abwertung

⁶ Mit Automatikgetriebe Serienausstattung

⁷ Direkt messendes System

⁸ Indirekt messendes System

⁹ Ventilkappensysteme

TCS-Bewertung

★★★★★ hervorragend

★★★★☆ sehr empfehlenswert

★★★☆☆ empfehlenswert

★★☆☆☆ bedingt empfehlenswert

★☆☆☆☆ nicht empfehlenswert