

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-praesentiere-16-symposium-reifen-und-fahrwerk-foto-30857555>

Datum: 09.05.2025 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

ÖAMTC präsentierte 16. Symposium "Reifen und Fahrwerk" (+ Foto)

"Die Zukunft im Griff" – Veranstaltung erstmals im ÖAMTC-Mobilitätszentrum

Am 26. März 2019 lud der ÖAMTC gemeinsam mit seinen Partnern (Semperit Reifen Ges.m.b.H. und Institut für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik der Technischen Universität Wien) zum 16. Symposium "Reifen und Fahrwerk". Zehn internationale Experten aus Industrie und Forschung sprachen im Mobilitätszentrum des ÖAMTC in Wien-Erdberg über aktuelle technische Fragen und Konzepte für zukünftige Problemstellungen in Sachen Reifen, Fahrwerk und Straße.

"Automatisierte Fahrfunktionen, moderne Assistenzsysteme und neue Antriebsformen – die Mobilität befindet sich weiterhin im Wandel. Und das stellt alle Beteiligten vor große Herausforderungen. Umso wichtiger ist ein neutraler Rahmen zur regelmäßigen Vernetzung, wie ihn der ÖAMTC mit diesem Symposium ermöglicht", erklärt Symposiumsleiter **Friedrich Eppel**. ÖAMTC-Vizepräsident **Günter Thumser** und Institutsvorstand **Bernhard Geringer** (TU Wien) begrüßten die Referenten, die Schlussworte sprach **Mirco Brodthage** (Semperit Reifen Ges.m.b.H.)

Referenten präsentieren Herausforderungen und neue Konzepte

Im ersten Vortrag des Tages sprachen **Bernd Hartmann** und **Thomas Schulze** von der Continental AG über den Weg zur "Vision Zero", also das Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten auf Null zu reduzieren. Dabei spielt die aktive Fahrzeugsicherheit in Form von Fahrerassistenten eine große Rolle, steckt im Vergleich zu passiven Sicherheitssystemen wie dem Airbag aber noch in den Kinderschuhen. Ein Beispiel für eine etablierte Sicherheitstechnologie ist das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), das seit einigen Jahren serienmäßig vorgeschrieben ist. Die nächste Ausbaustufe, so die Vortragenden, wäre ein vorausschauendes ESP, das bereits eingreift, bevor eine Gefahrensituation eintritt. Ein möglicher Aquaplaning-Assistent könnte dazu beispielsweise Fahrzeug- und Reifensensoren (die z.B. verschlechterten Nassgriffeigenschaften bei fortgeschrittener Profiltiefe erfassen), Wetterdaten und hochpräzise Straßenkarten miteinander vernetzen und somit einen ganzheitlichen Ansatz zur Unfallvermeidung in speziellen Situationen liefern.

Pierre Robert (Groupe Michelin) vertiefte anschließend das Thema der Sicherheit bei nasser Fahrbahn. In seinem Vortrag zeigte er auf, dass die Aquaplaning-Gefahr bei neuen Reifen relativ gering ist. Jedoch, so Robert, nimmt der Grip im Laufe der Nutzungsdauer signifikant ab. Das gilt für alle Reifen – auch, wenn die Nassgriffeigenschaften in Tests gut sind, heißt das nicht, dass es nach längerer Nutzungsdauer dabei bleibt. Generell gibt es laut Robert keine Korrelation zwischen den Eigenschaften neuer und gebrauchter Reifen. Das bedeutet, dass man z.B. bei einem Neureifen mit gutem Nassgriff nicht davon ausgehen kann, dass er nach einigen Jahren im Einsatz besser bei Aquaplaning ist, als ein Reifen, der im Neuzustand schlechtere Eigenschaften hatte. Diese Korrelation, so Robert, habe sich in internen Tests nicht gezeigt.

Die Mobilität der Zukunft war das Thema beim Vortrag von **Saburo Miyabe** von Goodyear Dunlop Tires Germany. Mögliche Szenarien beinhalten u. a. eine Verschiebung vom heutigen Modell (Privatauto mit Lenker) hin zu Car-Sharing mit autonomen Fahrzeugen. Geteilte Fahrzeuge erfordern gleichzeitig möglichst geringe Standzeiten, was reifenseitig für die Einführung von pro-aktiven Systemen spricht, die z.B. Fleet-Manager bereits vorab über bevorstehende Pannen informieren – so könnten rechtzeitig Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Als künftige Konzepte stellte Miyabe wartungsfreie, intelligente und multimodal nutzbare Reifen vor.

Im vierten Vortrag sprachen **Robert Pfenning** und **Niko Kessler** (Pirelli Deutschland GmbH) direkt die Herausforderungen an, die Elektroautos an die Reifen stellen. Denn, so die Vortragenden, hohe Traglast und Drehmoment sind Faktoren, die sich stark vom herkömmlichen Fahrzeug mit Verbrennungsmotor unterscheiden. Im Schnitt wiegen E-Autos immerhin 300 bis 400 kg mehr als Diesel- oder Benzinfahrzeuge, was eine bis zu 100 kg höhere Last pro Rad bedeutet. Die Folgen: Erhöhter Verschleiß und reduzierte strukturelle Dauerhaltbarkeit. Als Lösung nannten die Vortragenden eine verstärkte Bauweise für E-Auto-Reifen oder die Verwendung neuer Materialien, die bisher noch nicht zum Einsatz kommen und noch einiges an Innovationsleistung erfordern.

Roland Spielhofer (AIT, Austrian Institute for Technology) präsentierte aktuelle Entwicklungen im Bereich des Fahrbahnbaus. "Grinding" ist eine Technik, die es bereits seit den 1960ern gibt. Dabei wird die Oberfläche der Fahrbahn maschinell aufgeraut, um Griffigkeit und Ebenheit zu verbessern. Dieses Verfahren wurde seit 2005 stetig verbessert, mit dem Ziel, neben den genannten positiven Eigenschaften auch eine Lärmreduktion zu erreichen. Der Vorteil, so Spielhofer, sei die zielgenaue Herstellung von gewünschten Oberflächeneigenschaften.

Auch **Thorsten Bartosch** und **Klaus Kauermann** von Magna Steyr Engineering Austria sprachen über E-Mobilität. In ihrem Vortrag ging es um ein bisher kaum behandeltes Thema: Die Geräuschkulisse im rein elektrisch betriebenen Fahrzeug. Bartosch und Kauermann zeigten auf, dass E-Autos lauter sind, als man erwartet – denn das Wegfallen des Motorengeräusches hat zur Folge, dass der Fahrer anderen Lärm (vor allem Wind- und Reifen-Abrollgeräusche sowie das "Heulen" des E-Motors) wahrnimmt. Versuche im Windkanal zeigen, wie die stärksten Geräuschquellen durch Kantenglättung und andere Maßnahmen "entschärft" werden können, Computersimulationen geben Aufschluss über Geräuschminderungspotentiale im elektrischen Antriebssystem.

Im finalen Vortrag des Symposiums skizzierte **Arno Eichberger** (Technische Universität Graz) die menschlichen Faktoren bei der Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen. Er stellte Treiber wie Sicherheit, Komfort, Umweltschutz und neue Mobilitätsformen vor, wies aber auch auf ungelöste Problemstellungen hin. Eichberger zeigte dabei auf, dass ein Großteil der Herausforderungen, darunter rechtliche Fragestellungen, Absicherung durch menschliche Eingriffsmöglichkeiten, Manipulation usw. mit der Interaktion zwischen Mensch und Maschine zu tun haben. Dabei ist zu beachten, dass das Gesamtsystem Mensch-Fahrzeug-Umwelt extrem komplex ist und die Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen nur mit einem gesamtheitlichen, interdisziplinären Ansatz Erfolg verspricht.

Alle Vorträge findet man demnächst auf www.oeamtc.at/reifensymposium.