

Schöne Beine hat der Kleine

Nun ist es wieder soweit! Endlich dürfen unsere Autos wieder auf die Räder gestellt werden. Darauf rollen wir dann die ganze Saison kreuz und quer durchs Land. Der eine mehr, der andere weniger, mal langsam aber auch mal schnell. Gerade wie es jedem beliebt.



Nun werden aber nicht nur wir und unsere Oldtimer immer älter sondern auch die Reifen unsere Spielzeuge. Tatsache ist, dass zigtausende von EURO-Werten auf alten, glasigen Reifen durch die egypten gefahren werden, ganz zu schweigen von den Insassen. Bevor es los geht sollte man den Rädern also durchweg etwas Aufmerksamkeit schenken. Neben der Profiltiefe ist das Alter der Reifen entscheidend für die Verkehrssicherheit. So findet sich neben der Grössenangabe auf fast allen Reifen die DOT-Nummer (Department of Transportation).

Diese Nummer gibt das Herstellungsdatum des Reifens an und liest sich wie folgt:

z.B. DOT 264

- 26 gibt die Kalenderwoche an, in der der Reifen hergestellt wurde
- 4 ist das Herstellungsjahr, hier 1984 oder 1994
- Zusatzkennung (z.B.:*), gibt an, dass der Reifen in den 90er Jahren hergestellt wurde

Reifen ab Herstellungsdatum Kalenderwoche 01 im Jahr 2000 haben eine 4-stellige DOT-Nummer.

Beispiel: DOT 264 = Herstellwoche 26 im Jahr 1984

Beispiel: DOT 264* = Herstellwoche 26 im Jahr 1994

Beispiel: DOT 2604 = Herstellwoche 26 im Jahr 2004

Speziell bei unseren älteren Fahrzeugen



Herstellungsdatum: KW52 in 1982

oder bei Fahrzeugen, die wenig gefahren werden sollten wir auf das Reifenalter und den Reifenzustand achten. Ist ein Reifen älter als 10 Jahre sind aus sicherheitstechnischen Erwägungen keine Kompromisse zu machen. Interessant ist, dass bei Anhängern mit einer 100 km/h Zulassung das Höchstalter von 6 Jahren gesetzlich vorgeschrieben ist weil man davon ausgeht, dass ein Anhänger nur gelegentlich genutzt wird. Jeder Reifen altert durch Feuchtigkeit, Ozon, UV-Strahlung, Wärme, Kälte usw. und sie leiden mehr durch das Stehen

wie durch die regelmässige Benutzung. Die gesetzlich vorgeschriebene Profiltiefe bei PKW- und Motorradreifen, beträgt am ganzen Umfang mindestens 1,6 mm. Dies stellt jedoch nur einen Rest an Sicherheit dar. Empfohlen wird eine Mindestprofiltiefe von 3 mm! Müssen neue Reifen her ist das oft nicht ganz einfach. Man findet zwar auf so manchem Oldtimer Reifen bekannte Markennamen wie Dunlop, Michelin oder Firestone, doch kann man diese nicht über den Hersteller direkt beziehen. Nur Vredestein bietet eine eigene Klassikserie an. Continental stellt ab und an Kleinserien her. Auch Michelin produziert noch Kleinserien von Radial- oder Stahlgürtelreifen, der Vertrieb erfolgt aber über Händler. Alle anderen Fabrikate sind Lizenzprodukte.

Das Angebot reicht von Wulstreifen, wie sie ab 1888 Standard waren, über Diagonalreifen, die ab etwa Mitte der 1920er Jahre zum Einsatz kamen, bis hin zu den 1946 von den Gebrüdern Michelin entwickelten Radial- oder Stahlgürtelreifen. Diese Entwicklung ist auch heute noch die Basis des modernen Reifenbaus. ▶

BOLLIG & LOEW Immobilien



Dr. Schoenemannstr. 39 66123 Saarbrücken Tel 06 81 6 57 68
Fax 06 81 6 85 22 53 Internet www.bollig-loew-immobilien.de



Dunlop-Wulstreifen werden zum Beispiel heute in Lizenzfertigung in England mit alten Formen und in Handarbeit hergestellt. Etwa ein halbes Dutzend entstehen am Tag. Solche Reifen haben natürlich ihren Preis. Auch wenn heute mit alten Formen sowie Original-Unterbau und -Profil Reifen nachgebaut werden, sind es doch moderne Reifen, denn die Gummimischungen entsprechen dem heutigen Stand der Technik. Mussten die früheren Reifen noch abgelagert werden, um eine gewisse Haltbarkeit zu erzielen, erreichen die modernen Nachfolger problemlos hohe Fahrleistungen.

Übrigens, warum sind denn die Reifen eigentlich schwarz? 1918 fügten die Brüder Michelin Ruß der Gummimischung bei. Dies führte zu der heute typischen Farbe Schwarz und verlängerte zudem die Lebensdauer der Reifen erheblich. Gewusst?

Noch ein Tipp: Bei Zentralverschlussfelgen sollte auch die Verzahnung in der Felge und der Nabe auf Beschädigungen oder Verschleiß untersucht werden. Schadhafte Verzahnungen können zum Durchdrehen der Nabe im Rad führen. Es wird eben nicht nur die Antriebsleistung über die Verzahnung übertragen sondern auch die Bremskräfte! Der feste Sitz der Speichen ist für jedermann einfach zu kontrollieren, indem man mit dem Holzstiel eines Hammers über die Speichen fährt. Feste Speichen verursachen ein sattes „Ding“, während lockere Speichen rasseln. Stellt man eine gebrochene Speiche fest, ist das Rad umgehend zu wechseln, denn die ungleichmäßige Belastung führt zu weiteren Speichenbrüchen.

Mit den besten Grüßen aus dem Ölsumpf
 ■ Manfred Jaeger

Samstag, 26. Juni '10

25 Jahre Oldtimer-Treffen in St. Ingbert



Zum 25. Mal wird dieses Jahr das internationale Oldtimer-Treffen in St. Ingbert durchgeführt. Es erfreut sich seit Jahren einer zunehmenden Beliebtheit, was sich an der ständig wachsenden Teilnehmerzahl ablesen lässt.

Eine Ausnahme stellt allerdings die geringe Anzahl der im BRCS organisierten Mitglieder dar. Es wäre Klasse, wenn mehr Mitglieder des BRCS die Gelegenheit einer lokalen Veranstaltung durch eine rege Teilnahme gerade zum 25. Jubiläum wahrnehmen würden.

Tipp: Wartet nicht zu lange mit Eurer Entscheidung und meldet Euch zeitig

direkt in St. Ingbert an (Ende April/Anfang Mai). Das Treffen ist bekanntermassen schnell „ausverkauft“.

Die Teilnahmebedingungen werden nach Ostern von den Organisatoren versandt. Der BRCS wird direkt angeschrieben (Walter Hell).

*Ich biete mich an,
 das Ganze zu koordinieren.
 Meine Telefonnummer:
 0 68 94 / 96 62 30 oder
 Mobil 01 70 / 3 80 00 96.*

Wir sehen uns am 26. Juni!

Gruß
 ■ Rolf Schüler



Antiquitäten

A la Belle Epoque

Ankauf Verkauf Expertise

Monsieur & Madame Roggy
 8 rue du Bac - 57200 Sarreguemines
 Tel 038795 7065 - Handy 0683229576
 E-Mail alabellepoque@aol.com

Besuchen Sie uns auf www.ebay.de unter labelleepoqueantiquites

