

neue

Reifenzeitung

Fachzeitschrift für den Reifenfachbetrieb sowie die Reifen- und Runderneuerungsindustrie

Continental 
The Future in Motion

**Im Winter zeige ich meine ganze Stärke.
Mit mehr Breite für mehr Sicherheit.**

Kurze Bremswege, wenn es drauf ankommt.

Der neue WinterContact™ TS 850 P.

www.continental-reifen.de



147 12



Albert Mediamarketing E. K.
Albstätter Str. 17
97295 Waldbrunn



Deutsche Post

PVSt

07624

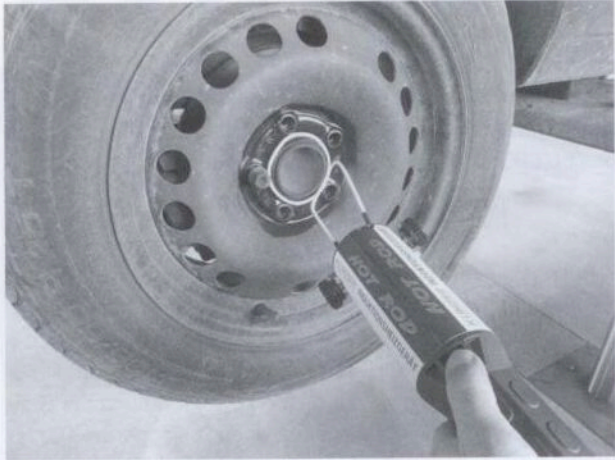
900340 / 9/2014

Profil-Verlag GmbH, Harsefelder Straße 5, 21680 Stade

- | S. 16 | Markt kippt ins Minus
- | S. 32 | Wintergeschäft (Teil 1)
- | S. 58 | EDV/E-Commerce
- | S. 88 | Vorschau Nfz-IAA



Problemfeld festgerostete Schrauben



Anwendung am Pkw-Rad

Es gibt mit Sicherheit keinen Mechaniker, der sich mit diesem ungeliebten Problem noch nicht auseinandersetzen musste. Es gehört schon beinahe zum Tagesgeschäft und kostet in der Regel viel Zeit und Nerven – das Lösen festgerosteter Schrauben. Werkstattausrüster Kunzer GmbH (Forstinning) verspricht eine „heiße Problemlösung“.

Macht man sich kundig, beginnen die Tipps mit dem Auftragen von Kriechöl und

zeichnete Problemlösung verspricht laut Kunzer der neue Induktionsheizstab „Hot Rod“. Je nach Einsatzgebiet wird eine der beiden im Lieferumfang enthaltenen Induktionsspulen (19 und 32 Millimeter Innendurchmesser) um die zu lösende Schraube gelegt und per Knopfdruck die Wärmezufuhr gestartet. Die entsprechenden Bauteile erwärmen sich induktiv und verspannen sich deshalb, die Rostpartikel werden zerdrückt und nach nur wenigen Sekunden

Rostlöser und enden beim Einsatz eines Hammers, Trennschleifers oder sogar Schweißbrenners. Manche dieser Methoden sind wenig wirksam, bei anderen ist Gefahr und Nutzen in einem sehr ungünstigen Verhältnis und setzen dem Material enorm zu. Die Behebung der Begleitschäden verursacht häufig einen großen Arbeits- und Zeitaufwand.

Eine als „elegant wie gleichermaßen effizient“ bezeichnete Problemlösung verspricht laut Kunzer der neue Induktionsheizstab „Hot Rod“. Je nach Einsatzgebiet wird eine der beiden im Lieferumfang enthaltenen Induktionsspulen (19 und 32 Millimeter Innendurchmesser) um die zu lösende Schraube gelegt und per Knopfdruck die Wärmezufuhr gestartet. Die entsprechenden Bauteile erwärmen sich induktiv und verspannen sich deshalb, die Rostpartikel werden zerdrückt und nach nur wenigen Sekunden

könne die Schraubverbindung gelöst werden, heißt es.

Festgefressene Schrauben sowie das Erwärmen von Spurstange und anderen Fahrwerksteilen meistere der „heiße Zauberstab“ problemlos. Zudem erweise sich „Hot Rod“ als nützlicher Helfer beim Entfernen von Aufklebern, beim Ausbau verklebter Front- und Heckscheiben sowie bei der Wärmebehandlung von z.B. Hageldellen, steht in einer Presseinformation.

Für den Einsatz an schwer zugänglichen Stellen beinhaltet das Set, welches in einem stabilen Alukoffer geliefert wird, außerdem einen Induktionsdraht (600 mm), ein flexibles Induktionskabel (1.000 mm) sowie eine runde 75-mm-Induktionsplatte. Der Induktionsheizstab „Hot Rod“ ist unter der Artikelnummer 71HG06 über den Teilegroßhandel zu beziehen. Als optionales Zubehör ist unter der Artikelnummer 71HGZ07 ein 7-teiliges Kit erhältlich. Dieses beinhaltet diverse Induktionsspulen in Größen von 13 bis 45 Millimeter (Innendurchmesser). dv

Vergleichstest von 16, 17 und 18 Zoll bei AMS

Auto Motor und Sport (AMS) hat 16-, 17- und 18-Zoll-Räder mit einem frontgetriebenen Audi A3 Sportback und einer heckgetriebenen C-Klasse von Mercedes unter jeweils gleichen Bedingungen auf trockener, nasser Fahrbahn und bei Kurvenfahrt getestet und stellt die Ergebnisse in der aktuellen Ausgabe vor. Gemessen wurden Abrollgeräusch, Rollwiderstand, Bremsweg und Handling. Wie zu erwarten schlagen sich schmalere Reifen bei Aquaplaning besser als breite Schluffen, die ihre Überlegenheit auf trockener Fahrbahn ausspielen. Insgesamt zeigten die 17-Zoll-Reifen bei beiden Modellen aber das bessere Fahrverhalten.

Beim Audi steht die Basisversion auf 205/55 91V mit Stahlrädern in 16 Zoll. In den beiden größeren Ausführungen haben die Tester das „Cliff“ der Alurädermarke AEZ genutzt: zum einen in 17 Zoll mit 225/45 91Y, zum anderen in 18 Zoll mit 225/40 92Y. Beim Mercedes steht die Basisversion auf 205/60 92H ebenfalls mit Stahlrädern in 16 Zoll. In den beiden größeren Ausführungen haben die Tester das „Zenit“ der Alurädermarke Autec genutzt: zum einen in 17 Zoll mit 225/50 98Y, zum anderen in 18 Zoll mit 245/45 91Y vorne und 245/40 93Y hinten. Als 16-

Zoll-Serienbereifung diente der bewährte PremiumContact 5 von Continental, in 17 und 18 Zoll der nicht minder anerkannte SportContact 5.

Die Tester bemängeln, dass die 16-Zöller gegenüber den breiteren 17-Zoll-Reifen doch erheblich beim Bremsweg, der aus Tempo 80 rund drei Meter länger ist, schwächeln. Auch ist die Seitenführung in den Kurven schlechter. Die Vorteile von mehr Grip, mehr Lenkpräzision und größerer Sicherheit beim Bremsen erkaufen die 17-Zöller aber überraschenderweise nicht durch Schwächen beim Aquaplaning. So ist die Aufschwimmgeschwindigkeit der 17-Zöller beim A3 sogar leicht besser als bei den schmaleren Reifen, beim Mercedes schwimmen die 17-Zöller 1,3 km/h früher auf.

Die größte Überraschung im Test ist, dass 18-Zoll-Reifen kaum Vorteile beim Handling bieten. Auf beiden Testautos ließen sich mit Breitreifen kaum bessere Rundenzeiten herausfahren. Zwar wird das Einlenken spürbar präziser, dafür aber der Grenzbereich schmaler. Der 18-Zoll-bereifte Audi leistet sich mit Trockenbremswerten auf dem niedrigen Niveau der 16-Zoll-Variante sogar einen Ausrutscher. dv