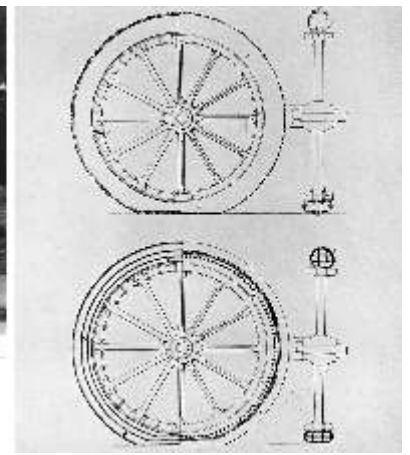




Der irische Tierarzt John Boyd Dunlop erfindet 1888 den Luftreifen. Zehn Jahre später sind die ersten luftgefüllten Reifen auf dem Markt

Die Geschichte der Reifenentwicklung

1888

Der schottische Tierarzt John Boyd Dunlop erfindet den ersten brauchbaren luftgefüllten Reifen, lässt ihn patentieren und produzieren.

1898

Die ersten serienmäßigen, luftgefüllten Reifen sind auf dem Markt.

1904

Autoreifen erhalten Querrillenprofile. Erstmals wird den Reifen Ruß für höhere Festigkeit und längere Lebensdauer beigemischt. Damit veränderten die bis dahin weißlich bis gelblichen Reifen auch ihre Farbe und wurden schwarz. Dieses Verfahren setzt sich ab 1918 weltweit durch.

1905

Autoreifen mit Metallnieten als Gleitschutz kommen auf den Markt. Es handelt sich um einen Vorläufer der Spikes.

1906

Durch die Entwicklung der abnehmbaren Felge wird der aufgepumpte Reservereifen möglich gemacht. Die Fixierung von Rad und Felge erfolgt nun mittels Schrauben und Flügelmutter.

1909

In Deutschland wird der erste künstliche (synthetische) Kautschuk entwickelt. Als Ausgangsmaterial wird Steinkohle verwendet.

1915

Die ersten luftgefüllten Flugzeugreifen werden gebaut.

1917

Die Firma Bayer in Leverkusen stellt erstmals synthetischen Kautschuk industriell her.

1922

Dunlop präsentiert den ersten Reifen mit Stahldraht im Wulst und ermöglicht somit den sicheren Sitz auf der Felge. Dieser Stahlwulst-Reifen ist zusammen mit der Tiefbettfelge bis heute Produktstandard.

1923

Cordgewebe (Baumwolle) wird erstmals für den Unterbau des Reifens als tragende Struktur verwendet und löst das bis dahin eingesetzte Kreuzgewebe ab. Mit der Einführung des Cordgewebes in die Reifendecke steigt die Lebensdauer des Reifens um das Dreifache.

1930

Die bereits üblichen Profilblöcke auf der Lauffläche von Autoreifen werden bei Dunlop erstmals in den Abständen variiert. Die Folge ist ein geringeres Abrollgeräusch. Das Grundverfahren wird bis heute angewandt.

1948

In den USA werden schlauchlose Reifen vorgestellt.

1950

Die ersten Matsch- und Schneereifen (M+S) werden eingeführt. Sie sind grobstollig und laut, aber unter winterlichen Bedingungen besser als herkömmliche Reifen.

1953

Textilgürtelreifen werden eingeführt. Die ersten Rundschulterreifen kommen auf den Markt. Es gibt sie mit Sommer- und Winterprofil und mit der Möglichkeit, Spikes nachzurüsten.

1959

Dunlop entdeckt und erforscht das „Aquaplaning“. Fortan werden Reifen mit Rillen entwickelt, die das Wasser ableiten.

1961

Die ersten Winterreifen mit Spikes sind erhältlich.

1962

Die Reifenkarkasse wird aus Polyester-Cord hergestellt.

1965

Der asymmetrische Gürtelreifen wird vorgestellt.

1966

Der Falt-Reservereifen wird präsentiert.

1973

Der „Haftreifen“ wird präsentiert, ein Winterreifen ohne Spikes und mit blau eingefärbter Lauffläche. Es handelt sich dabei um erste Versuche mit Silica.

1975

Winterreifen mit Spikes werden in Deutschland verboten.

1982

Der erste Winterreifen mit Lamellen wird entwickelt. Diese Profiltechnologie ist bis heute Standard.

1983

Dunlop stellt das TD/Denloc-Sicherheits- und Notlaufsystem vor.

1988

Der neue Speedindex wird eingeführt. Bisher ging es bis 240 km/h. Neu sind die Indizes ZR (über 240 km/h), W (bis 270 km/h) und Y (bis 300 km/h).

1994

Dunlop präsentiert weltweit den ersten Gürtelreifen in Ultra-Leichtbauweise (ULW) und entwickelt das Instant-Mobility-System (IMS) als Ersatz für das Reserverad.

2006

Im Mai 2006 wurde in Deutschland die StVO novelliert. Danach muss die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge den Wetterverhältnissen angepasst werden. Hierzu gehört auch eine geeignete Bereifung. Eine generelle Winterreifenpflicht besteht damit nicht.

