

## Aus der pharmazeutischen Industrie

### Dr. Kurt Schwarz 60 Jahre

Dr. Kurt Schwarz, Mitinhaber und Mitglied der Geschäftsleitung des Familienunternehmens Sanol-Arzneimittel Dr. Schwarz GmbH in Düsseldorf-Monheim, vollendete am 11. November 1975 sein 60. Lebensjahr. Dr. Schwarz gehört dem Gesamtvorstand und dem Geschäftsführenden Vorstand des Bundesverbandes der Pharmazeutischen Industrie an und ist Vorsitzender des Sozialpolitischen Ausschusses des Verbandes. In seiner langjährigen ehrenamtlichen Tätigkeit hat sich Dr. Schwarz große Verdienste um die deutsche Pharma-Industrie erworben. Der Jubilar ist seit 1956 Vorstandsmitglied der Bezirksgruppe Nordrhein des Bundesverbandes der Pharmazeutischen Industrie. Zu den Schwerpunkten seiner verbandspolitischen Tätigkeit gehören Fragen im Zusammenhang mit der Neuordnung des Arzneimittelmarktes sowie die Beziehungen zwischen der pharmazeutischen Industrie und den Trägern der Sozialversicherung.

Von 1952 bis 1974 war Dr. Schwarz Mitglied des Vorstandes und (im Wechsel) Vorsitzender der AOK Rhein-Wupper in Opladen. Bis 1974 gehörte er dem Vorstand des Verbandes der Ortskrankenkassen Rheinland in Düsseldorf an. KI



**Dr. Sammet Honorarprofessor** — Dr. Rolf Sammet, Vorsitzender des Vorstandes der Hoechst Aktiengesellschaft, ist zum Honorarprofessor des Fachbereichs Chemie an der Johann Wolfgang Goethe-Universität, Frankfurt am Main, ernannt worden. KI

## Breitreifen

Wenn man den Äußerungen von Reifeningenieurern glauben darf, ist die Reifentechnik noch längst nicht am Ende der Entwicklung angelangt. Vom herkömmlichen Diagonalreifen ausgehend, der noch vor einem Jahrzehnt dominierte, ist der Weg über den Textilgürtelreifen nun bei immer mehr perfektionierten Stahlgürtelreifen angelangt.

Daß der Motorsport den Reifen-Serienbau befruchtet, daß sich aber auch umgekehrt die beim Serienreifen gemachten Erfahrungen bei Sportreifen niederschlagen, darauf verwiesen kürzlich die Verantwortlichen der Veith-Pirelli AG, die im vergangenen Jahrzehnt immer wieder für Überraschungen im Reifenbau gesorgt hatte. Das besonders im Rallye-Sport erfolgreiche Unternehmen produziert seit 1974 serienmäßig die ersten straßentauglichen 50er-Stahlgürtelreifen, mit denen das schnellste Serienauto der Bundesrepublik, der Porsche-Turbo, ausgerüstet wird.

Nun hat man dort weitere Ziele anvisiert. Weil breitere Reifen Vorteile für das Fahrverhalten eines Wagens bieten, betreibt das Werk eine maßvolle Weiterentwicklung der bisherigen Reifenserien 80, 70 und 60. Die Entwicklungsrichtung liegt zunächst nicht in der Verbreiterung des Reifens, sondern in der Verkleinerung des Querschnittsverhältnisses durch Verkürzung der Seitenflanken, die optisch durch eine geringere Gummihöhe gekennzeichnet ist. Damit ist eine Verbesserung des Eigenlenkverhaltens des Reifens verbunden, die mehr Sicherheit im Fahrverhalten des Wagens bietet und die den Fahrwerkskonstrukteur dazu bringt, eine wesentlich präzisere Abstimmung des Fahrzeugs zu erreichen. Eine Verbreiterung um 10 oder 20 mm gegenüber bisherigen Größen kommt nicht nur der Verbesserung des Bodenkontakts beim Bremsen und Kurvenfahren zugute. Zugleich wird eine dynamische Vergrößerung der Aufstandsfläche erreicht und der Verschleiß günstig

beeinflußt, so daß auch der Wirtschaftlichkeit Rechnung getragen wird. Trotz des niedrigeren Reifens ist der sogenannte Rollkomfort schon wegen des wesentlich größeren Luftvolumens nicht beeinträchtigt. Bei tiefen Schlaglöchern oder bei Querfugen muß bei breiteren Reifen ein gewisser Nachteil in Kauf genommen werden.

Um ein günstiges Aquaplaning-Verhalten beim Breitreifen zu erreichen, wurden bei Veith-Pirelli nach langen Versuchen besondere Vorkehrungen sowohl durch eine sehr runde Querschnittskontur mit günstigen Bodendruckverhältnissen als auch durch eine konsequent durchdachte Profilierung getroffen. Das Profil zeigt einen 40prozentigen Negativanteil, der gleichmäßig über die Lauffläche verteilt ist. Damit benötigt ein Wassertropfen im Grunde genommen nur 5 mm, um in den nächsten Drainagekanal zu gelangen. Das geschieht bei nur 80 km/h in rund zwei Millisekunden. Durch den von der Querschnittskontur beeinflussten sogenannten Eintaucheffekt werden die Wassertropfen in die Abströmrichtung nach außen gedrängt. Da es sich bei den Breitreifen im Grunde um VR-Spezialreifen für den Sommerbetrieb handelt, sind sie im Winter nur beschränkt zu verwenden. Das hat aber nichts mit dem Laufflächen-Querschnitt zu tun.

Die Autoindustrie wird — von geringen Ausnahmen abgesehen — an diesen Neuentwicklungen, mit denen sich natürlich auch andere Reifenproduzenten beschäftigen, nicht vorbeigehen, da Breitreifen für konsequent gefahrene Autos ein deutliches Plus an Sicherheit schaffen. Allerdings wird die Umrüstung nicht billig sein, da größere Felgen für die notwendige Radhöhe erforderlich werden. Wie es scheint, werden neben Porsche-Wagen auch bald Audi-, Opel- und Volkswagen-Produkte mit Breitreifen ausgerüstet werden können. Weitere Autohersteller dürften folgen. Daß mit Breitreifen auch die Optik des Autos gewinnt, dürfte der Verbreitung dienlich sein. AM