

Titel:

**Reifenpresse.de**

[http://www.reifenpresse.de/news/alle-news/detail/article/drei-varianten-der-procontour-profilmessung-erhaeltlich.html?tx\\_ttnews\[backPid\]=16&cHash=78a3faba4a](http://www.reifenpresse.de/news/alle-news/detail/article/drei-varianten-der-procontour-profilmessung-erhaeltlich.html?tx_ttnews[backPid]=16&cHash=78a3faba4a)

Erscheinungsdatum:

**04.03.2009**

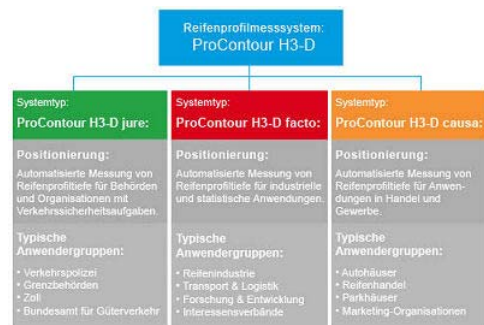
Zugriffsdatum:

**04.03.2009**

Auflage:

## Drei Varianten der ProContour-Profilmessung erhältlich

Nachdem eine erste Version einer Anlage zur dynamischen Profilmessung schon 2007 in Berlin präsentiert worden war und das Equipment auch schon rund um den „Reifenmarathon“ von Michelin zum Einsatz gekommen war und auf mehreren Messen gezeigt wurde, hat die ProContour GmbH aus Waldshut-Tiengen (Baden-Württemberg) zwischenzeitlich drei verschiedene Versionen seiner „H3-D“ genannten Anlage entwickelt. Während „H3-D



facta“ vorwiegend für Anwendungen in der Industrie sowie in Forschung & Entwicklung gedacht ist, wurden Mitte Februar insbesondere die beiden Varianten „H3-D causa“ und „H3-D jure“ am Unternehmensstandort einer breiten Öffentlichkeit vorgeführt. Beiden bzw. allen drei Ausführungen gemein ist das dahinter stehende Messprinzip: Beim Überfahren von in die Fahrbahn eingelassenen Elementen der Anlage (etwa in Kanaldeckeln, Abflussrinnen o.Ä.) wird das Reifenprofil per Laserstrahl abgetastet und das reflektierte Signal per Bilderkennung analysiert bzw. daraus die Profiltiefe der Reifen ermittelt. Während allerdings das System mit dem Namenszusatz „causa“ eher für den Einsatz bei Reifenhandelsbetrieben oder Autohäusern gedacht ist, wurde dasjenige mit der Kennzeichnung „jure“ vor allem für Polizeidienststellen oder Ordnungsämter konzipiert. Der Unterschied liegt dabei vor allem darin, dass im zweiten Anwendungsfall die von der Anlage gemessenen Daten für etwaige Bußgeldverfahren gerichtsverwertbar sein müssen und an die Anlage daher besondere Anforderungen auch hinsichtlich einer angestrebten Zertifizierung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) zu stellen sind sowie gleichzeitig etwa das Nummernschild des betreffenden bzw. gemessenen Fahrzeuges per optischer Erfassung analog beispielsweise zu „Rotlichtblitzern“ dokumentiert werden muss.