



DIE NEUEN WINTERREIFEN 2010

Mobilität sichern

Die vergangene Saison war lang, hart und kalt – bis weit ins Frühjahr gab es ohne Winterausrüstung oftmals kein Durchkommen, keine Mobilität.

So stellen denn auch die Automobilklubs und Fachleute wie der Reifenhändlerverband BRV übereinstimmend eine hohe Ausrüstungsquote an Winterreifen fest, die weit über 80 Prozent liegen soll.

Gut so, nur über die Qualität der montierten Bereifung sagt das natürlich nichts aus. Tatsächlich sind auch im Winterreifenmarkt zwei Trends erkennbar: zum besonders preisgünstigen Low-Budget-Segment einerseits und zum Premium-Segment andererseits. Die Mittelklasse verliert, analog zum Sommerreifenmarkt, weiter an Bedeutung.

Während sich die Nutzer von Premium-Winterreifen neuester Technologien und wirksamer Qualitätsmerkmale erfreuen dürfen, sieht es bei Billigreifen weniger rosig aus. Ihr Sicherheitsniveau auf Nässe, Schnee und Glätte ist aufgrund veralteter Mischungstechnologien, entsprechender Materialien und Verarbeitungsprozesse sowie einem oft beschränkten Know-how wenig praxisgerecht bis besorgniserregend. Der Griff zum hochwertigen Markenfabrikat, bei Fuhrparks erfahrungsgemäß eher die Regel, kann durchaus als eine Art Mobilitätsversiche-

rung gelten, selbst bei extremem Winterwetter.

Ein Hinweis freilich darf in diesem Zusammenhang auch nicht fehlen: Der beste Winterreifen verliert unterhalb von vier Millimetern Profiltiefe seine dringend benötigten Eigenschaften. Insbesondere im tieferen Schnee büßt der Reifen bei abnehmender Profiltiefe Greifkanten und damit Traktion ein, zudem enden bei vier Millimetern häufig Kanäle, Einschnitte und Lamellen, die aus Stabilitätsgründen nicht bis zum Profilgrund reichen.

Der Druck der Automobilhersteller auf die Reifenentwickler ist in letzter Zeit weiter gestiegen: Es werden nachdrücklich Reduzierungen beim spezifischen Rollwiderstand verlangt, um die eigenen konstruktiven Maßnahmen bei Motoren, Getrieben und an der Aerodynamik zu unterstützen. Angesichts der Tatsache, dass beim Pkw bis zu 25 Prozent des Kraftstoffverbrauchs von den Reifen verursacht werden, eine verständliche Entwicklung. Ziel ist eine möglichst umfangreiche Verbrauchs- und Emissionsminderung für die Einhaltung der geltenden Euro-5- oder gar der kommenden Euro-6-Schadstoffwerte. Dies auch vor dem Hintergrund der

EU-Verordnung EG/443/2009, die ab 2012 drastische Strafzahlungen der Automobilhersteller bei Überschreitung von Emissionsgrenzwerten bei Neuwagen vorsieht.

Bei Sommerreifen sind rollwiderstandsarme Produkte längst Realität und erfolgreich. Bei Winterreifen herrschen in der Entwicklungstechnik zwar prinzipiell identische Bedingungen, nur die (durchaus wichtige) Profilstruktur funkt dazwischen. Ein weitgehend geschlossenes und mit möglichst wenigen Rillen durchzogenes Design wäre aufgrund der stabilen Profilblöcke für den niedrigen Rollwiderstand ideal. Das aber lässt sich schwer mit dem relativ offenen und griffigen Winterprofil vereinbaren. Wahrscheinlich ist das der Grund, warum bislang noch keine Eco-Winterreifen auf dem Markt sind.

Die Reifenbranche jedenfalls hat mit dem rollwiderstandsarmen Winterreifen eine weitere anspruchsvolle Herausforderung und dürfte noch für etliche Überraschungen sorgen. Dazu tragen insbesondere neue und hochwertige Rohstoffe als Mischungskomponenten für den Reifengummi bei. Sie werden längst sukzessive eingeführt, steigern die Performance der Reifen aber erheblich und entschärfen



Cooper WM-SA2:

In Europa entwickelter US-Pneu mit laufrichtungsgebundenem Profil und niedrigem Rollwiderstand.

Toyo Snowprox S953:

Der Newcomer aus Japan wird in 40 Größen von 185/55 R15 bis 245/40 R 18 angeboten.

Fulda Kristall Control HP:

Laut Fulda gegenüber dem Vorgänger Montero deutlich mehr Grip und Laufleistung.

Zielkonflikte wie Rollwiderstand/Nässehaftung. „Klar ist indes auch“, weiß der Conti-Materialentwickler Dr. Boris Mergell, „dass das rollwiderstandsoptimierte Allroundtalent noch mehr Hightech und bisweilen teure Rohstoffe erfordert, was sich zweifellos im Preis bemerkbar machen wird.“ Deshalb hat der Billigreifen mit einfacher Struktur – geringer Rollwiderstand, alles andere miserabel – wohl keine Zukunft. Die Neuheiten 2010:

Cooper WM-SA2

Der laufrichtungsgebundene Reifen des US-Herstellers wurde in Europa entwickelt und soll auf die unterschiedlichen winterlichen Fahrbahnverhältnisse abgestimmt sein, von Nässe bis Tiefschnee. Dazu soll eine moderne Mischungstechnologie beitragen, die auch kommenden EU-Regelungen entspricht. Betont werden der niedrige Rollwiderstand und das geringe Geräuschniveau. Lieferbar sind 16

gängige Dimensionen, von 155/70 R 13 T bis 205/55 R 16 T.

Firestone Winterhawk 2 EVO

Die Bridgestone-Tochter offeriert den Nachfolger des Winterhawk 2, wobei die Weiterentwicklung insbesondere der Verbesserung der Schnee-Eigenschaften galt. Um den unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Fahrzeugsegmente zu entsprechen, wurden zwei Versionen



Driver Fleet Solution ist Ihr professioneller Partner für das Reifenmanagement von Flotten:

- Bundesweit flächendeckendes Netz professioneller Reifenhändler
- Webbasierte Auftragsabwicklung mit Online-Autorisierung und -Abrechnung
- Kostenreduzierung und -transparenz durch konsequente Umsetzung der fuhrparkspezifischen Marken- und Produktvorgaben
- Elektronische Zentralfakturierung und individuelles Reporting
- Auf Wunsch bevorzugte Ausrüstung mit Umweltreifen zur Senkung der Fuhrparkkosten und Erfüllung der Umweltauflagen der Fuhrparks

Driver
Fleet Solution®

www.driver-fleet-solution.de



Sava Eskimo HP:

Den Eskimo der Goodyear-Tochter gibt es als HP sowie als SUV für Touareg und Co.

GT Radial Champiro Winterpro:

In Europa entwickelter Newcomer aus Asien mit Qualitätssiegel des TÜV Süd Automotive.

Michelin Alpin A4:

Der Nachfolger des Alpin A3 glänzt laut Michelin u. a. durch eine äußerst hohe Laufleistung.

Firestone Winterhawk 2 EVO:

Der Nachfolger des Winterhawk 2 wird in zwei Profilversionen angeboten.

realisiert. Der laufrichtungsgebundene Winterhawk 2 EVO mit den Temposymbolen T und H steht in 41 Größen zur Verfügung, von 155/80 R 13 bis 225/45 R 17. Das asymmetrische Profil des Winterhawk 2V EVO ist bis 240 km/h zugelassen und wird in acht Dimensionen angeboten, von 205/55 R 16 bis 225/40 R 18. Beide Produkte aus dem Hause Firestone sind mit einer neuen Silica-Gummimischung versehen, die nicht nur für gute Performance, sondern auch für geringen Verschleiß verantwortlich sein soll.

Fulda Kristall Control HP

Der neue Hochleistungswinterreifen der Goodyear-Tochter wird in H und V (bis 240 km/h) für leistungsstarke Fahrzeuge angeboten. Gegenüber dem Vorgänger Montero verfügt das laufrichtungsgebundene Profil laut Fulda über eine deutlich größere Aufstandsfläche (plus ca. fünf Prozent), mit mehr Grip und Laufleistung. Die bei Glätte wichtige Lamellendichte ist ebenfalls gestiegen und soll zusammen mit dem optimierten Profildesign für noch mehr Traktion sorgen. Die Mischung aus Voll-Silica verwendet jüngste Entwicklungen für bessere Performance. Lieferbar sind 22 Größen, von 195/65 R 15 H bis 225/45 R 17 H.

Michelin Alpin A4

Das laufrichtungsgebundene Nachfolgemodell für den Alpin A3 soll sich durch hervorragende Werte bei Grip, Laufleistung und Energieeffizienz auszeichnen. Bis zu zehn Prozent mehr Traktion und bis zu fünf Prozent weniger Bremsweg werden dem A4 attestiert. Hinzu kommen eine 35 Prozent höhere Laufleistung im Wettbewerbsvergleich und ein kraftstoffsparender, reduzierter Rollwiderstand. Wichtig war bei der Entwicklung ein ausgewogenes Leistungspotenzial, wozu auch eine deutlich größere Kontaktfläche beiträgt mit 50 Prozent mehr Gripkanten. Die Mischung enthält Silica und Sonnenblumenöl, sie basiert auf modernsten Forschungsergebnissen. Zur Verfügung steht der Premiumreifen in 18 Dimensionen mit den Geschwindigkeitsklassen T und H (bis 210 km/h), von 175/65 R 15 bis 225/45 R 17.

Sava Eskimo HP und Eskimo SUV

Bei der Goodyear-Tochter wurden zwei neue Wintermodelle für das Budget-Segment entwickelt: der Eskimo HP für Pkw in H und V (bis 240 km/h) sowie die Variante Eskimo SUV für Touareg und Co. (Speed-Index T, H, V). Der laufrichtungsgebundene Eskimo HP soll sich durch

kurze Bremswege, reduzierten Rollwiderstand und verbesserte Traktion bei Eis und Schnee auszeichnen. Erhältlich sind 15 Größen, von 195/65 R 15 bis 225/45 R 17. Beim Eskimo SUV hat man zudem die Handling-Eigenschaften, die Laufruhe und die Laufleistung spürbar verbessert. Hier stehen zunächst acht gängige Dimensionen zur Verfügung, von 215/70 R 16 T bis 255/50 R19 V.

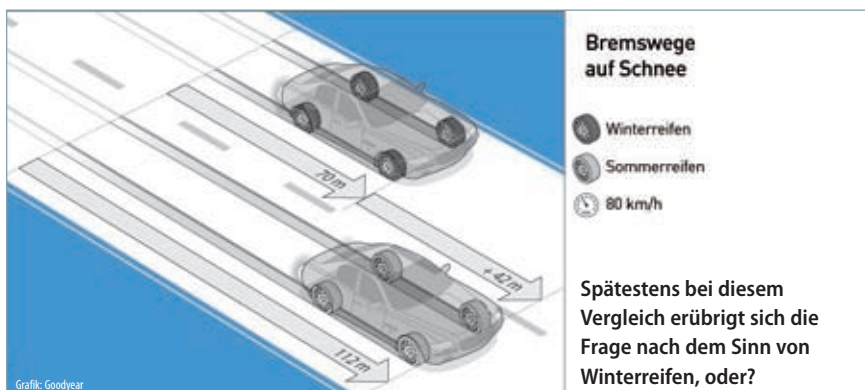
Toyo Snowprox S953

Moderne und hochwertige Mischungskomponenten sowie ein sorgfältig optimiertes, laufrichtungsgebundenes Profildesign sollen beim neuen Produkt des japanischen Herstellers für exzellentes Handling (nass und trocken), gutes Bremsverhalten und sichere Fahreigenschaften sorgen. Zudem werden seine hohe Laufleistung sowie das komfortable und geräuscharme Abrollverhalten gelobt. Der Snowprox S953 wird in einer umfangreichen Palette mit 40 Größen angeboten, von 185/55 R 15 bis 245/40 R 18 (Speed-Index H und V).

GT Radial Champiro Winterpro

Der laufrichtungsgebundene Reifen soll sich insbesondere bei den kritischen Fahrbahnverhältnissen Nässe und Schnee durch ein hohes Leistungsniveau auszeichnen. Verantwortlich dafür sind offiziellem Bekunden nach das neu entwickelte Profildesign und die spezielle Silica-Laufstreifenmischung. Entwickelt wurde der Champiro Winterpro des asiatischen Herstellers vom europäischen Entwicklungszentrum in England. Angeboten wird der preisgünstige, mit dem sogenannten TÜV Tyre Test Mark (Qualitätssiegel des TÜV SÜD Automotive) ausgezeichnete Reifen in 43 Dimensionen, von 145/80 R 13 bis 225/35 R 16 H.

CLAUS-PETER BACKFISCH 



Grafik: Goodyear