



Foto: Michelin

Spezialisten | Michelins Cross Climate (I.) gibt das ganze Jahr ein sicheres Gefühl. Bridgestone (unten) verstärkt die Sommer- und Winterpneus, so dass sie trotz Schaden weiterkommen

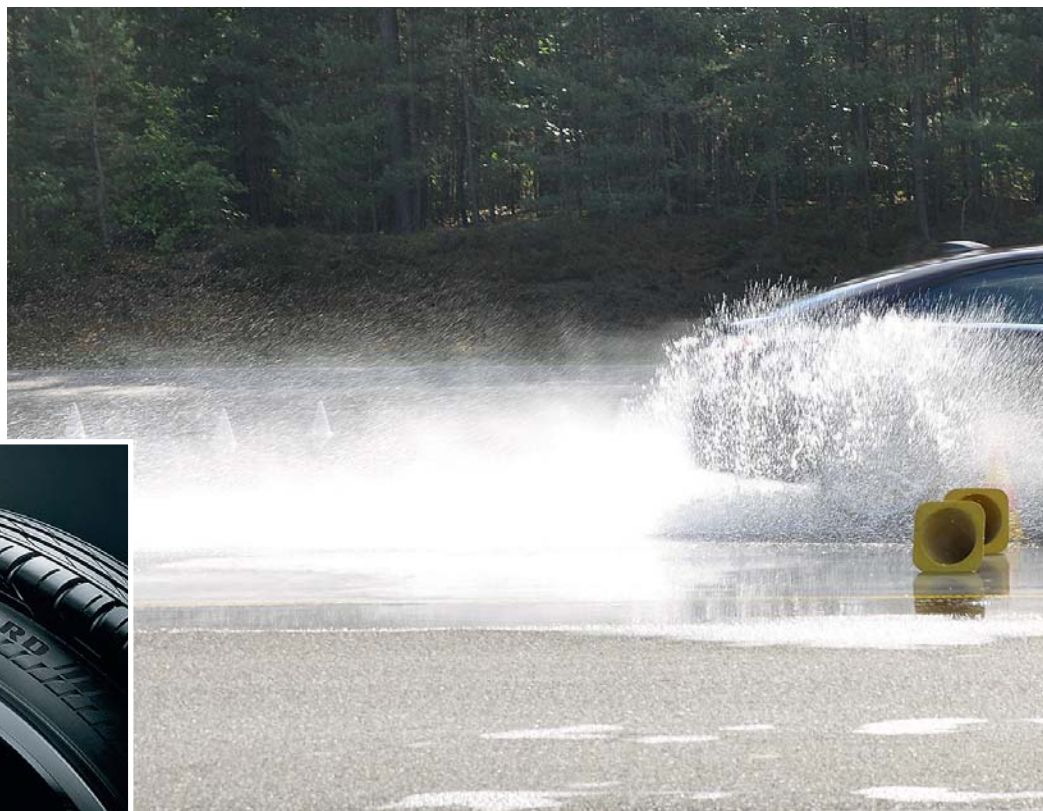


Foto: Bridgestone

Haftungsfragen

Sommerreifen | Die Autos werden unikater und damit auch die speziell für sie angefertigten Pneus. So zeigen sich die Neuheiten leistungsstark, aber nicht immer kompromissbereit. Dafür lockt nun ein „unplattbar“ Modell.

— Die Autos wachsen seit einiger Zeit in allen Dimensionen. So auch was die Reifengröße betrifft. Immer mehr Hersteller verbauen schon ab Werk größere Reifen. Der Anteil von Pneus mit 17 Zoll und mehr wächst weiter. Laut Michelin waren in Deutschland im letzten Jahr 32,2 Prozent der an den Automobilhandel verkauften Reifen 17 Zoll und größer.

Am naheliegendsten zeigt sich dieser Trend am stetig wachsenden Heer von SUV. Wobei die Hochbeiner dank der großdimensionierten Pneus viel Kontaktfläche zur Fahrbahn mitbringen. Dies kombiniert mit den guten Bremsen, die in den 18-, 19- oder 20-Zöllern Platz finden, bringt vor allem eines: hohe Sicherheit.

Aber auch im Kompaktsegment wandelt sich das Blatt. Früher wurden große Pneus aus optischen Gründen gewählt, heute sind diese Reifen Alltagsgrößen, wie Jürgen Wiedemann, Teamleiter Produkt-PR Goodyear Dunlop Tires Germany, erklärt: „Der Trend hin

zu größeren und breiteren Reifen hat damit zu tun, dass über die Jahre die Autos größer und leistungsstärker geworden sind. So hatte der Golf III von 1994 mit der 1,4-Liter-Maschine (60 PS) und 1.000 Kilogramm Leergewicht eine Bereifung von 175/70 R13. Der Golf VII von 2014 mit ebenfalls einer 1,4-Liter-Maschine (122 PS) und 1.200 Kilogramm Leergewicht hat eine Bereifung von 205/55 R16.“

Mit den Autos, die bei Leistung und in den Dimensionen zulegen, wachsen auch die Reifen.

Maßanfertigungen | Andreas Penkert, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing bei Pirelli Deutschland, sieht neben dem Ersatzgeschäft auch die Erstausrüstung als Antreiber: „Die horizontale Diversifikation sowie die schnell voranschreitende Technologisierung vor allem im Premium-Segment sind starke Trends bei Pkw-Reifen. Die Hauptursa-

che für das immer umfangreichere Portfolio liegt in der steigenden Nachfrage nach individuellen Produkten. Weil von der Leistung der Reifen bis zu 50 Prozent der gewünschten Fahreigenschaften eines Pkw abhängen, verlangen viele der führenden Automobilhersteller für jedes ihrer Modelle quasi eine Maßanfertigung für die Erstausrüstung. Parallel dazu erfüllen Premium-Sommerreifen immer höhere Anforderungen. Unter anderem leisten sie einen erkennbaren Beitrag zum Senken der CO₂- und Geräuschemissionen, ohne Abstriche bei sicherheitsrelevanten Aspekten wie Nassgriff, Kurvenstabilität oder Aquaplaning zu machen.“

Dieser Mix aus verschiedenen Eigenschaften, die ein Sommerreifen erfüllen muss, fällt je nach Modell und Hersteller unterschiedlich aus, was nicht zuletzt aufwendige Reifentests, wie jene des ADAC, zeigen. Jeweils 16 Reifenmodelle für die Kleinwagen- respektive die Mittelklasse testete der Automobilclub. Bei den Pneus mit den



Fontäne | Jeder Pneu ist ein Kompromiss aus verschiedenen Eigenschaften. In der anstehenden Sommer-Saison sind Nasshaftung gefragt, aber auch Hochgeschwindigkeitsverträglichkeit und natürlich ein spritsparend leichtes Rollen

Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

Dimensionen 185/65 R 15 88 H (bis maximal 210 km/h) erhielten sieben Kandidaten ein „gut“, ebenso viele ein „befriedigend“. In der Mittelklasse wurde deutlich weniger das Prädikat „gut“ verliehen – nur viermal –, dafür hieß es elfmal „befriedigend“.

Manipulierte Tests | Dass auch Reifentests Angriffsfläche für mögliche Manipulationen bieten, wurde Ende Februar deutlich, als Nokian Medienberichten zufolge einräumte, für Reifentests manipulierte Produkte bereitgestellt zu haben. Damit wollte der finnische Hersteller bessere Ergebnisse erzielen. „Die Reifen wurden speziell für die Tests angefertigt und waren in ihren Eigenschaften den im Handel erhältlichen Modellen überlegen“, zitierte die Nachrichtenagentur Reuters den Nokian-CEO Ari Lehtoranta, der sich in einer finnischen Wirtschaftszeitung äußerte. Seit Ende letzten Jahres habe man keine speziellen Reifen mehr für Tests angefertigt.

„Wir erwarten nicht, dass dies unsere Verkäufe beeinflusst, aber wir müssen damit leben, dass es unsere Marke beschädigt“, so Lehtoranta. „Im letzten Jahr haben wir unsere Arbeitsprozesse überprüft. Gleich danach haben wir unsere Regeln für Testreifen geklärt, die nun ausdrücklich jedes Planen oder Herstellen von Reifen verbieten, die nur auf Automedientests abzielen“, teilte Nokian

daraufhin mit. Die Reifen seien stets sicher und die Sicherheit zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt gewesen.

Sparsamer | Entscheidend ist letztlich die Performance im Flottenalltag und für den bieten die Finnen unter anderem ihre eLine2-Sommerreifen, die einen bis zu 18 Meter kürzeren Bremsweg auf nasser Straße realisieren und den Kraftstoffverbrauch um bis zu 0,6 Liter auf 100 Kilometer senken sollen. Angeboten werden die Pneus in fünf Größen mit 15 und 16 Zoll für mittelgroße Autos und den Geschwindigkeitsindizes H (210 km/h) und W (270 km/h). Für Spitzensportler aus Zuffenhausen oder aus München mit einem zusätzlichen „M“ im Namen hält Continental seinen neuen Sport Contact 6 parat. In den Teildisziplinen Handling, Lenkpräzision und Top-Speed soll es einen Leistungsschub von bis zu 14 Prozent geben. Vom 19- bis zum 23-Zöller gibt es alles – und das in 41 Dimensionen.

Leistungsfähiger | Auf Ultra-High-Performance setzt auch Dunlop mit seinem Sport Maxx RT 2. Um für möglichst viele Fahrer die Möglichkeit zu bieten, die eigene Fahrdynamik sicher auf die Straße zu bringen, gibt es den Reifen in 60 Ausführungen von 17 bis 21 Zoll. Markenbruder Goodyear hat mit dem neuen Eagle F1 Asymmetric 3 die Mittel- und

Oberklasse im Blick. Die Active Braking Technology soll bewirken, dass sich beim Bremsen die Reifenaufstandsfläche vergrößert und damit der Bremsweg verkürzt. Für komfortables Rollen steht der Ventus Prime 3 von Hankook. Das Top-Modell der Koreaner soll sich in der Mittel-, Ober- und Luxusklasse beweisen. Angeboten wird der 15- bis 18-Zöller gleich in 53 Dimensionen.

Seinen Namen trägt Michelins Sommerreifen Pilot Sport 4 nicht von ungefähr. Wie die Franzosen betonen, floss in die Entwicklung des Profildesigns auch Know-how aus der Formel E und dem Rallye-Sport ein. Wer dies auf der Autobahn testen mag, kann aus 19 gängigen Größen von 17 bis 19 Zoll wählen. Sollten trübe Regentage die Sommerfreude trüben, bietet er hohe Sicherheitsreserven bei Nässe.

Alleskönner | Auch an kalte Tage oder die Wechsellmuffel im Herbst hat der Premiumhersteller gedacht. Mit dem Cross Climate hat Michelin den ersten Sommerreifen auf den Markt gebracht, der als Winterreifen zugelassen ist. Für Dienstwagenfahrer in Ballungsräumen und Regionen mit milden Wintern – wie dem Ruhrgebiet – könnte er sich als ganzjähriger Begleiter erweisen. Er ist derzeit in 23 Dimensionen und Varianten von 15 bis 17 Zoll erhältlich.

Kommen wir nochmal auf den SUV-Markt zurück. Yokohama bringt für dieses Segment den Geolandar (G056) in den Handel. Mit M+S-Kennung wird er zum Ganzjahresreifen in 25 Größen von 15 bis 20 Zoll.

Bridgestone widmet sich dem Reifenplattler. Ähnlich wie Unplattbar-Modelle beim Fahrrad verfügt der Drive-Guard-Reifen über verstärkte Seitenwände, die laut dem Hersteller das Fahrzeuggewicht auch bei plötzlichem Luftdruckverlust und größeren Schäden am Reifen tragen. Spezielle Kühlrippen leiten die Wärme ab. Damit soll es bei einem Plattfuß mit maximal Tempo 80 rund 80 Kilometer weit gehen. Den Drive Guard soll es in 19 Sommer- und elf Wintergrößen von 185/65 R15 bis 245/40 R18 geben.

Reifentechnisch soll es übrigens ein guter Sommer werden. Nach einem leichten Absatzrückgang von 1,6 Prozent im vergangenen Jahr erwartet Michelin aufgrund des stabilen Fahrzeugmarkts für diese Sommersaison ein steigende Nachfrage für Reifen generell für Pkw, speziell auch für Vierrad-antrieb und Leicht-Lkw. | AH, rs, mp

e | Die Ergebnisse des Sommerreifentests (Kleinwagen und Mittelklasse) vom ADAC finden Sie in unserem E-Paper auf digital.autoflotte.de.