



Fotos: Timo Burger/Autoflotte

Die Fahrversuche wurden auch mit abgenutzten Reifen getestet, um zu zeigen, dass selbst vier Millimeter Restprofiltiefe bei qualitativ guten Winterreifen noch sicher nutzbar sind

Griffig und langlebig

Reifen sind ein gewichtiges Thema in Fuhrparks. Michelin hat nun einen Winter-Pneu vorgestellt, der beste Performance und Langlebigkeit verspricht – das soll die Sicherheit erhöhen und Kosten senken.

Reifen sind nicht nur die einzige Verbindung zwischen Asphalt und Automobil und damit das wohl wichtigste „Sicherheitssystem“ am Fahrzeug. Wegen ihres kontinuierlichen Verschleißes und des Rollwiderstands sind sie für Fuhrparkmanager auch ein bedeutender Kostenfaktor. Michelin will nun mit dem neuen X-Ice Snow zeigen, dass dabei eine Gratwanderung in Harmonie möglich ist.

Auf schneebedecktem, rutschigem Untergrund beschleunigen, sanft und exakt getimt in eisige Kurven einlenken und dann mit möglichst kurzem Bremsweg zum Stehen kommen: Autofahren auf Schnee und Eis stellt nicht nur an den Fahr-

er hohe Anforderungen – besonders der Pneu muss bei solchen Manövern zuverlässig und berechenbar funktionieren.

Winterreifen sind Alleskönner

So sind vor allem Winterreifen herausfordernden Bedingungen ausgesetzt: Sie müssen auf Schnee und Eis, bei Nässe und bei Kälte optimal funktionieren. Große Temperaturschwankungen im Verlaufe eines Tages können darüber hinaus das Material stark beanspruchen. Winterreifen sind daher meist aus speziellen kältetauglichen Gummimischungen mit einem hohen Silika- oder Naturkautschuk-Anteil

hergestellt. Diese halten den Reifen auch bei Eiseskälte geschmeidig. Es gilt: Je weicher das Gummi, desto besser gelingt die Verzahnung mit dem Untergrund, desto besser ist der Grip beim Anfahren, Bremsen und Beschleunigen.

Natürlich spielt der Sicherheitsaspekt eine wesentliche Rolle bei der Entwicklung: „Der neue Michelin X-Ice Snow bietet durch das neue Profildesign und die Verwendung innovativer Technologien ein hohes Maß an Sicherheitsreserven“, erklärt Peyman Sabet, Managing Director Michelin Nordic. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies: Mit dem neuen Reifen ausgerüstet sollen Fahrzeuge im Neuzustand 0,1 Meter

„Wir haben eine riesige Menge an Testergebnissen. Da sind wir einfach **Reifen-Nerds.**“

früher zum Stehen kommen als mit den Vorgänger-Reifen; auf vier Millimeter Profiltiefe sollen sie sogar 0,9 Meter gegenüber früheren Modellen wettmachen. Hört sich nicht viel an, entscheidet aber durchaus, ob nur ein Schreckmoment oder Schaden bleibt.

Breites Temperaturspektrum

Um das zu erreichen, ist Michelins neue Gummimischung Flex-Ice 2.0 speziell für den Einsatz über ein breites Temperaturspektrum im Winter ausgelegt. Die Franzosen versprechen, dass das Material auf Silika-Basis den Reifen selbst bei Temperaturen von minus 40 Grad Celsius elastisch hält – hierzulande ein eher seltenes Szenario, aber es zeigt, was Technologie ermöglicht. Zudem erzeugt die Laufflächenmischung

auf Polymer-Basis so genannte Mikrounebenheiten auf der Reifenoberfläche, die sich im Schnee verzahnen und Wasser besser ableiten.

Der X-Ice Snow kommt mit einer neuartigen V-förmigen Profilstaltung, die die größtmögliche Aufstandsfläche des Reifens nutzt, wodurch sich so die Haftung bei Eis und Schnee verbessern soll. Michelin verwendet zwei Arten von tiefen 3D-Lamellen: Diese sollen neben der noch stärkeren Verzahnung für langlebige Kanten sorgen.

Getestet wurde der Pneu deshalb nicht nur im Neuzustand, sondern auch nach einer Laufleistung von 10.000 Kilometern sowie bei einer Profiltiefe von vier Millimetern. Wie Michelin auch bei abgefahrenen Reifen bestmögliche Performance gewährleisten möchte, haben wir bereits in Autoflotte 9/2019 beschrieben. „Wir haben eine riesige Menge an Testergebnissen“, erzählen die Michelin-Männer stolz, „da sind wir einfach Reifen-Nerds.“

Die gesetzlich vorgeschriebene Profiltiefe beträgt zwar 1,6 Millimeter, die meisten Reifen- und Autohersteller – wie im Interview mit Pirelli-Deutschland-Chef Michael Wendt auf Seite 48/49 zu lesen – raten aber dazu, den Winterreifen bei etwa vier Millimetern auszutauschen.

Auch bei der Präsentation auf einem gefrorenen See waren die Testfahrzeuge mit eben dieser Profiltiefe unterwegs. Bei diversen Brems-, Handling- und Beschleunigungstests auf vier verschiedenen Parcours zeigten sich die Pneus (aufgezogen auf VW Golf, Audi A6 und Audi Q5) auf hohem Niveau. Überzeugend waren bei den Fahrtests durchaus auch die Premium-Mitbewerber im direkten Vergleich, was zeigt, dass gute Reifen keine Frage des Budgets sein sollten.



Je weicher das Gummi, desto besser die Verzahnung mit Schnee und Eis

Hohe Laufleistung wichtig

Wie skizziert, ist der neu entwickelte Michelin X-Ice zudem auf Langlebigkeit ausgelegt – eine Eigenschaft, mit der die Damen und Herren aus Clermont-Ferrand gegenüber dem Wettbewerb zu punkten glauben. „Wir wollen, dass unsere Reifen ihr Leben lang super performen“, sagten die Verantwortlichen bei der Präsentation. Bis zu 12.000 Kilometer mehr Laufleistung als vergleichbare Premium-Produkte verspricht Michelin daher. Abgefahrte Reifen verursachen weniger Rollwiderstand als neue Produkte – ein Aspekt, der sowohl der Umwelt als auch dem Budget des Flottenmanagers zugutekommt. „Nachhaltigkeit ist sehr wichtig für Michelin“, betonen die Franzosen.

So verfolgen sie seit 2017 die so genannte Long-Lasting-Performance-Strategie. Die Reifen sollen vom Neuzustand bis zur erlaubten Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern bestmögliche Performance liefern. Der X-Ice Snow ist nun der erste spikelose Winterreifen der Marke, bei dem diese Strategie zum Tragen kommt.

In 123 Größen wird der Pkw- und SUV-Gummi ab Herbst erhältlich sein, 42 davon sind neu. Er ersetzt die Michelin-Reifen X-Ice Xi3 und Latitude X-Ice Xi2. Das Angebot umfasst Felgenreößen von 14 bis 22 Zoll Durchmesser, der Geschwindigkeitsindex reicht hingegen lediglich von T bis H (190 bis 210 km/h), was einige Schnellfahrer nicht befriedigen wird. Die Preise sind noch nicht bekannt, werden sich aber, wie gewohnt, am obersten Ende der Skala bewegen. *Timo Bürger*



Traktion ist nicht nur beim Beschleunigen wichtig. Gute Winterreifen sind für Vielfahrer nach wie vor unumgänglich