

Leise Langläufer

Spezielle Pneus können die Reichweite von E-Autos um bis zu sieben Prozent erhöhen. Doch laut Studie bringen sie auch für Verbrenner Vorteile.



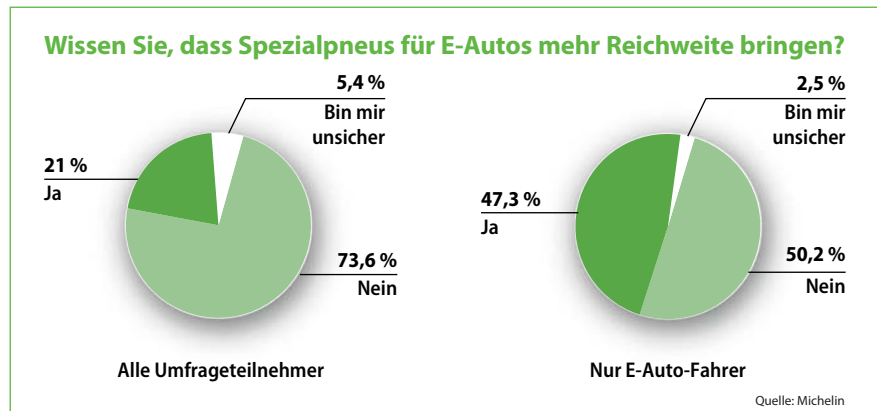
Foto: Michelin

E-Auto-Reifen haben einen geringeren Rollwiderstand als herkömmliche Pneus

terie – für vermeintlich mehr Sicherheit und dadurch höhere Kurvengeschwindigkeiten sorgt. Als wichtigste Eigenschaft müssen die Reifen für die Stromer jedoch auch dabei helfen, die Reichweite der Autos zu erhöhen. Das erreichen die Hersteller, indem sie den Rollwiderstand der Pneus verringern. „Spezielle Reifen für E-Antriebe können einen wichtigen Beitrag für eine höhere Reichweite leisten. Gerade bei langen Fahrten bringt dies mehr Komfort“, sagt beispielsweise Mark Perbaums, Vertriebschef Erstausrüstung bei Michelin. Mit dem Michelin ePrimacy soll ein E-Auto mit einer angegebenen Reichweite von 450 Kilometern seinen Radius auf rund 480 Kilometer erweitern können, was rund sieben Prozent mehr Reichweite entspricht. So käme das Fahrzeug – abhängig von der Fahrweise – mit nur einem Ladestopp von Paris nach Hamburg (915 Kilometer).

Weniger Rollwiderstand wird durch einen anderen Aufbau des Reifens und eine andere Gummimischung erreicht, beispielsweise durch biegsamere Elastomere und dünnere Gürtellagen. Weniger Rollwiderstand hat darüber hinaus den Vorteil,

Elektroautos stellen besondere Anforderungen an die Reifen: Zum einen sind die Stromer oftmals schwerer als herkömmliche Verbrenner, was Reifen mit höherer Traglast notwendig macht. Continental hat deshalb schon vor rund zwei Jahren die „HL“-Klasse für Reifen eingeführt, welche die hohen Gewichte berücksichtigt. Zum anderen haben E-Autos ein hohes Drehmoment ab dem Start, was sich in schneller abgefahrenen Reifen äußern kann. Das ist nicht nur ein Problem bei der Beschleunigung, sondern macht sich auch bei Kurvenfahrten bemerkbar, da der niedrige Schwerpunkt der Fahrzeuge – bedingt durch die schwere Bat-



In der Michelin-Umfrage wussten viele Teilnehmer nicht, dass die speziellen Reifen für Elektrofahrzeuge die Reichweite erhöhen können

dass sich dadurch auch die Abrollgeräusche des Reifens reduzieren. Das ist ein Komfortmerkmal in Stromern, wo kein Motorgeräusch vorhanden ist und dadurch Reifengeräusche viel präsenter wahrgenommen werden.

Auch Verbrenner können sparen

In Zeiten steigender Zulassungszahlen von E-Autos haben die Reifenhersteller erkannt, dass hier ein Geschäftspotenzial lauert. „Der Trend beim Pkw-Kauf geht deutlich Richtung E. Für 2030 rechnen wir bei den Neuzulassungen bei mehr als einem Drittel mit batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen“, so Perbaums. Deshalb bietet nahezu jeder Pneu-Hersteller in seinem Portfolio ein Reifenmodell an, das zumindest als Energiesparreifen beworben wird. Denn in Zeiten steigender Energie- und Kraftstoffpreise ist so ein Reifen auch gerne an einem Verbrenner gesehen (siehe dazu auch Interview mit David Gabrysch rechts im Kasten).

Das Problem dabei ist bislang: Kaum jemand weiß, dass es für Elektroautos spezielle Reifen gibt. Das geht zumindest aus einer aktuellen Studie hervor, die im Auftrag von Michelin durchgeführt wurde. Online wurden dabei 5.000 Bundesbürger ab 18 Jahren und 2.500 Autobesitzer über Elektroauto-Reifen befragt.

78,6 Prozent der befragten Teilnehmer sagten, dass ihnen nicht bekannt ist, dass es spezielle Reifen für Elektrofahrzeuge gibt. Gerade mal 17 Prozent haben davon gehört. Erstaunlicherweise sieht es bei E-Auto-Fahrern nicht deutlich besser aus. Hier hat gerade mal die Hälfte von Pneu gehört, die sich speziell für Stromer eignen. Ein fast identisches Bild ergibt sich auf die Frage, ob es bekannt ist, dass E-Auto-Reifen die Reichweite der Stromer erhöhen können: Fast drei Viertel der Befragten haben davon noch nichts gehört, bei den Elektroauto-Fahrern ist es immerhin noch die Hälfte.

In der Studie zeigte sich zudem der Trend, dass E-Auto-Fahrer einen besonderen Wert auf einen schonenden Umgang mit Ressourcen legen: Fast die Hälfte der Befragten sieht Nachhaltigkeit als eine wichtige Eigenschaft auch beim Kauf von Reifen an.

Alexander Junk

Argumente für Spezial-Reifen

Im Gespräch mit David Gabrysch, Geschäftsführer von Euromaster, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Michelin Group.



Foto: Euromaster

Herr Gabrysch, das KBA vermeldet monatlich neue Verkaufsrekorde von E-Fahrzeugen. Kommen nun auch vermehrt Kunden zu Euromaster, die einen Reifen für E-Autos haben wollen?

David Gabrysch: Es ist noch zu früh, einen Trend zu sehen. Die Hersteller bieten nun vermehrt Reifen speziell für E-Autos an. Die Autofahrer sind aber bislang noch nicht für das Thema sensibilisiert. Es gibt wenige Kunden, die das verlangen. Viele wissen auch nicht, dass es spezielle Reifen für E-Autos gibt. Wir haben hier auch das Henne-Ei-Problem: Es müssen erst mehr E-Autos auf der Straße sein.

400.000 E-Autos auf Deutschlands Straßen machen sich nicht bemerkbar?

D. Gabrysch: 400.000 batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge sind noch nicht so viel. Die Autos laufen ja auch oft noch auf dem ersten Satz Reifen. Im Geschäft der Ersatzbestückung haben wir zudem die deutsche Eigenheit, dass die Menschen im Regelfall das nachbestellen, was bereits auf dem Auto montiert ist. Der Kunde wechselt erst dann komplett, wenn er einen neuen Satz Reifen kaufen möchte.

Was müsste geschehen, um die Nachfrage nach E-Auto-Reifen anzukurbeln?

D. Gabrysch: Es ist sehr gut, dass die Reifenindustrie das Thema angeht und entsprechende Studien zu dem Thema veröffentlicht hat, wie gerade die sehr fundierte Studie von Michelin. Denn Kunden wollen meistens einen Beweis, wenn der Reifen eine spezielle Eigenschaft hat und dann vielleicht auch noch teurer ist. Im Verkauf können wir dann argumentieren: Wenn du ein E-Auto hast, dann kauf dir einen E-Auto-Reifen, weil der Reifen rollwiderstandsoptimiert ist, du Energie sparen kannst und damit mehr Reichweite gewinnst.

Um wie viel Kilometer oder Prozent kann sich denn die Reichweite mit einem Reifen speziell für E-Autos erhöhen?

D. Gabrysch: Sieben Prozent mehr Reichweite sind beispielsweise mit dem Michelin ePrimacy drin. Das ist eine Argumentation, die Kunden verstehen. So ein Reifen ist aber grundsätzlich auch für den Einsatz in Verbrenner-Fahrzeugen geeignet, denn eine Optimierung des Rollwiderstands und ein leiseres Fahrgeräusch sind für jeden Fahrer interessant – gerade in Anbetracht der gestiegenen Kraftstoffpreise. Wir vermarkten unseren E-Auto-Reifen ePrimacy deshalb als Energiesparreifen und haben den letztes zusammen mit einem 20-Euro-Tankgutschein beworben. Die Aktion ist super gelaufen.

Wann rechnen Sie damit, dass Stromer noch stärker im Verkehr mitspielen und dann auch vermehrt zum Beispiel in die Euromaster-Betriebe kommen?

D. Gabrysch: Das wird meiner Meinung nach noch etwas dauern, denn die Grundvoraussetzungen sind schlechter geworden. Die E-Auto-Welle ist derzeit durch die fehlende Infrastruktur bei den Ladesäulen ins Stocken geraten. Dazu gibt es Entwicklungen, die den Verkauf der Fahrzeuge unattraktiver machen. Pflegedienste bekommen zum Beispiel keinen Sonderzuschuss mehr für E-Autos und auch die Zuschüsse für Hybridfahrzeuge wurden reduziert. Dazu kommt die Explosion der Stromkosten an den Ladesäulen. Der Verbraucher denkt hier erst mal an sein eigenes Portemonnaie, bevor er in einen Stromer investiert. Hier ist die Politik gefragt, die Rahmenbedingungen zu ändern.

Alexander Junk