
Die elektrische Zukunft braucht veränderte Reifenkonzepte

Von Walther Wuttke, cen

Goodyear überrascht immer wieder mit ausgefallenen Konzeptreifen. Vor zwei Jahren zeigte der Hersteller auf dem Genfer Automobilsalon einen Reifen mit Mooseinlagerungen zur Luftverbesserung in den Städten und für Energieeinsparung. In diesem Jahr sollte auf der Messe ein Reifen im Mittelpunkt stehen, der sich selbst erneuern kann und mittels Kapseln und künstlicher Intelligenz für unterschiedliche Anforderungen modifiziert werden kann. Jürgen Titz, Vorsitzender der Geschäftsführung Deutschland, Österreich und der Schweiz, erklärte unserem Autor die Vorteile dieser Lösung und spricht über die Herausforderungen für die Reifenindustrie in Zeiten der wachsenden Elektromobilität.

Nach dem „Moosreifen“ stellen Sie jetzt den sich selbst erneuernden Reifen vor. Haben diese Konzepte eine Chance, einmal in Serie gefertigt zu werden?

Jürgen Titz: „Mit unseren Konzeptreifen setzen wir uns mit den weltweiten Zukunftstrends auseinander. Und dabei geht es vor allem um Themen wie Klimawandel und Urbanisierung sowie Individualisierung und welche positive Rolle das Produkt Reifen dabei spielen kann. Es ist also nicht primär unser Ziel, dies in eine Massenproduktion umzusetzen, doch das eine oder andere Detail kann dann nach einer entsprechenden Analyse von unseren Ingenieuren durchaus in die Serie einfließen.“

Wenn man den aktuellen Konzeptreifen konsequent weiterdenkt, würde Goodyear in Zukunft deutlich weniger Neureifen absetzen.

Jürgen Titz: „Faktisch würden wir in erster Linie Material verkaufen für ein Produkt, das regelmäßig nachgefüllt wird, um seine Leistung zu erfüllen. Regelmäßige Radwechsel hätten dann nicht mehr die Bedeutung wie heute, und für den Verbraucher würden sich die Dinge rund um den Reifen deutlich vereinfachen. Wir wollen schließlich dem Verbraucher das Produkt Reifen so unkompliziert wie möglich machen. Dazu gehört zum Beispiel auch die Möglichkeit, die Farbe des Reifens den individuellen Wünschen entsprechend zu wechseln. Mit dieser Technik ließe sich der Reifen auch einfacher auf Winter oder Sommer umrüsten. Das ist eine der Stärken dieses Konzepts. Die Lauffläche lässt sich mittels der Kapseln auf die Eigenschaften einstellen, die aktuell gefordert werden.“

Die Händler bleiben also auch dann im Geschäft, wenn diese Reifenart einmal den Markt erreicht.

Jürgen Titz: „Mit Sicherheit würde das für die Händler ein anderes Geschäft werden, sollte der Reifen einmal kommen. Denn der Wartungsgedanke wird deutlich im Vordergrund stehen. Bis dieser Reifen aber tatsächlich auf den Markt rollt, wird noch viel Zeit vergehen. Unsere Konzeptreifen, die wir in den vergangenen Jahren gezeigt haben, sind auch nicht in der vorgestellten Form auf die Straße gekommen, doch wichtige Elemente wie der Einsatz von neuen Materialien in unseren Gummimischungen wie zum Beispiel ein Siliziumdioxid-Produkt, das aus der Asche von Reisschalen hergestellt wird als Ersatz für herkömmliches Silica sind in die Serienfertigung eingeflossen, um das Produkt nachhaltiger zu machen. Ein weiteres Beispiel sind eingebettete Sensoren, die den Reifen intelligent machen. Diese gehen 2021 in Serie.“

Goodyear kehrt in den Motorsport zurück und stattet die neue Rennserie Pure ETCR aus. Welche Anforderungen muss ein Rennreifen für den elektrifizierten Motorsport erfüllen?

Jürgen Titz: „Ein Elektrofahrzeug ist grundsätzlich schwerer als ein konventionell

angetriebenes Modell. Auch das Drehmoment ist deutlich stärker ausgeprägt, und schon die elektrischen Serienmodelle haben beachtliche Beschleunigungswerte. Der Reifen muss also mit diesen Eigenschaften umgehen können und gleichzeitig darf er dabei nicht schneller verschleifen. Außerdem soll der Reifen einen möglichst geringen Rollwiderstand aufweisen. Wir arbeiten daher mit ganz anderen Mischungen und verstärkten Seitenwänden, die mit dem erhöhten Fahrzeuggewicht zurechtkommen. Unser Rennreifen für elektrisch angetriebene Rennwagen trägt so dazu bei, dass das Fahrzeug effizienter und gleichzeitig sicher wird.“

Wie stellen Sie sich auf die Elektrifizierungswelle ein? Welchen Stellenwert hat der Trend zu Elektrifizierung in der Entwicklung?

Jürgen Titz: „Schon heute ist die Hälfte unserer Erstausrüstungsentwicklungen in Europa für Elektrofahrzeuge und Hybride, und der Anteil dieser Reifen steigt weiter. Wir sind in diesem Bereich sehr gut unterwegs, weil wir davon ausgehen, dass dies die Hauptantriebsart der Zukunft sein wird. Wie bei den Rennreifen achten wir auch hier darauf, dass die Balance aus den verschiedenen Eigenschaften wie niedrigen Rollwiderstand und Haltbarkeit erhalten bleibt. Diese Reifen haben eine ganz eigene Mischung und ein modifiziertes Profil, und auch der Karkassenaufbau wird dem höheren Gewicht dieser Fahrzeuge angepasst.“ (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



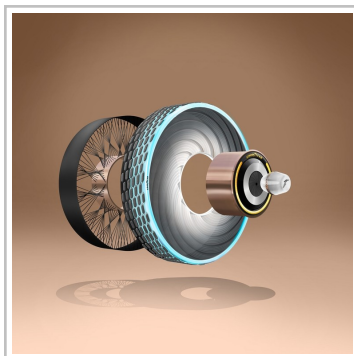
Jürgen Titz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Jürgen Titz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Komponenten des Goodyear re-Charge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Goodyear re-Charge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear
