

## Goodyear und Porsche – ein gutes Team

Von Nicole Schwerdtmann

**Bevor ein neues Fahrzeug-Modell auf den Markt kommt, wird ein Lastenheft veröffentlicht. Dieses definiert die Leistungseigenschaften, die ein Reifen erfüllen muss, um die Freigabe für neue Fahrzeugmodelle zu erhalten. Damit soll gewährleistet werden, dass beispielsweise die Fahr- und Handlingeigenschaften sowie der Komfort, das Geräusch oder die Kraftstoffeffizienz des Pneus optimal auf die individuellen Erfordernisse eines speziellen Automodells abgestimmt sind. Besonders hoch ist die Messlatte bei den Premiumherstellern, etwa bei Porsche. Goodyear besitzt für die aktuellen Modelle des Stuttgarter Sportwagenherstellers die Erstausrüstungsfreigaben.**

Der 911 wird mit dem Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2 ausgerüstet. Der Ultra-High-Performance-Reifen wird auf der Vorderachse in der Dimension 235/40 ZR 19 (92Y) und auf der Hinterachse in der Größe 295/35 ZR 19 (100Y) auf den Sportwagen montiert. Auch der Cayman und Boxster werden ab Werk mit dem Asymmetric 2 ausgeliefert: auf der Vorderachse ebenfalls in der Größe 235/40 ZR 19 (92Y) sowie auf der Hinterachse in 265/40 ZR 19 (98Y). Der neu aufgelegte Cayenne ist ab Werk mit dem Eagle F1 Asymmetric SUV in 255/50 R19 110Y XL unterwegs und der Panamera wird serienmäßig mit dem Eagle F1 Asymmetric bereift, auf der Vorderachse in der Dimension 255/45 ZR19 (100Y) und auf der Hinterachse in 285/40 ZR19 (103Y).

„Ein wesentliches Leistungskriterium bei den Heck- und Mittelmotorfahrzeugen, wie beispielsweise 911 und Cayman, sind kurze Bremswege“, sagte Holger Rehberg, Produktmanager Goodyear bei Goodyear Dunlop Tires Germany. „Zum einen muss beim Bremsvorgang möglichst viel Gummi Kontakt zur Fahrbahn haben, dann sollte der Reifen eine stabile Karkasse aufweisen und über eine haftungsintensive Laufflächenmischung verfügen.“ Porsche legt besonderen Wert darauf, dass seine Fahrzeuge über den nach Möglichkeit kürzesten Bremsweg in der Fahrzeugklasse verfügen. Das stellt dann auch die Reifenhersteller wie Goodyear, vor die Aufgabe, dieses zu unterstützen.

Die Active-Braking-Technologie des für diese Modelle freigegebenen Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2 vergrößert den Straßenkontakt der Reifenaufstandsfläche während des Bremsvorgangs. Während sich herkömmliche Profilblöcke beim Bremsen wenig oder gar nicht verändern, dehnen sich die dreidimensionalen Profilblöcke des Reifens durch die gerundete Kontur der Profilrippen aus und vergrößern damit die Kontaktfläche zur Fahrbahn, wenn der Reifen durch die dynamische Radlastverlagerung vorn auf die Straße gepresst wird. Zudem verfügt der Reifen über eine Karkassen-Struktur mit gekreuzten Kordlagen. Ein weiteres technologisches Merkmal, das zu kürzeren Bremswegen beiträgt, betrifft die haftungsintensive Laufflächenmischung. Durch eine Feinverteilung des Füllstoffes wird die Oberfläche vergrößert und somit eine bessere Verbindung zum Gummipolymer erreicht. Dieses unterstützt dann auch die sportliche Fahrweise.

„Für frontangetriebene Fahrzeuge wie der Panamera oder Cayenne ist ein wichtiges Kriterium eine optimale Seitenstabilität, die beispielsweise der Eagle F1 Asymmetric in der normalen sowie in der robusteren Version für Sport Utility Vehicles (SUV) aufweist“, sagt Holger Rehberg. Der Eagle F1 Asymmetric hat daher im Bereich der Innenschulter ein anderes Profil als auf der Außenseite.

Goodyear ist seit vielen Jahren wichtiger Entwicklungspartner namhafter Automobilhersteller. „Wenn der Autofahrer mit den ab Werk gelieferten Reifen zufrieden war, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass er beim Nachrüsten zur gleichen Reifenmarke greift“, erläuterte Rehberg. (ampnet/nic)