

Genf 2014: Der Reifen hat das Auto fest im Blick

Darren E. Wells lässt keine Zweifel daran, wie sehr ihm die aktuelle Situation gefällt: „Wir sind jetzt in einem Jahrzehnt, in dem die Technologie aufkommt. Im Jahrzehnt davor waren wir eher auf Kostenoptimierung fokussiert“, beschreibt der President Europe Middle East Afrika (EMEA) der Goodyear Tire & Rubber Company seine Sicht der Entwicklung in der Reifenbranche.

Wells kann beim Genfer Automobilsalon (bis 16. März) für sein Unternehmen gleich einen doppelten Beweis für die Richtigkeit seiner Aussage vom Jahrzehnt der Reifentechnologie antreten. Dunlop stellt ein Konzept für den SUV-Reifen der Zukunft vor, der mit seiner doppelten Lauffläche Rollwiderstand und Gewicht reduzieren kann. Das zweite Beispiel ist ein Stück Elektronik im Reifen, das den Reifen und sein Verhalten beobachtet.

Für den Salon stecken die Chip-in-Tire-Technologie und der Konzeptreifen gewissermaßen unter einer Decke, der Karkasse des Konzeptreifens. Das System basiert auf einem batterieelos arbeitenden Mikrochip, der an der Innenseite des Reifend mitten unter der Lauffläche angebracht ist. Dort misst er im Reifen den Druck und die Temperatur und meldet die Daten samt Identifikationsdetails an den Bordrechner des Fahrzeugs. Mit diesen Daten kann der Computer des Fahrzeugs die Längs- und Querdynamikkontrolle besser an die jeweilige Situation anpassen und die Möglichkeiten des Reifens voll ausnutzen.

Wells berichtet, man betreibe die Entwicklung mit einem wichtigen Automobilhersteller, nennt aber natürlich hoch keinen Namen. Als Zeithorizont für die Umsetzung bis zur Serienreife nennt er vier bis fünf Jahre.

Ähnlich futuristisch mutet das Konzept für einen neuen SUV-Reifen an. Bei dem wird auf einer SUV-Karkasse eine doppelte Lauffläche aufgebracht. Der Reifen kann also recht hohes Gewicht vertragen und bietet dabei den Vorteil der doppelten Lauffläche. Durch die reduzierte Kontaktfläche des Reifens mit der Fahrbahn sinkt der Rollwiderstand, was sich in geringerem Kraftstoffverbrauch auswirkt. Weil in der Reifenmitte Gummi wegfällt, sinkt außerdem das Gewicht, was ebenfalls dem Kraftstoffverbrauch, aber auch den

Komforteigenschaften des Autos zugute kommt. Geringere ungefederte Massen verbessern den Komfort.

Außerdem könnte ein solcher „Zwillingsreifen“ auf einer Karkasse auch einen Sicherheitsvorteil bieten, wenn der Reifen auch „Zwillingsluftkammern“ erhält, die durch ein Ventilsystem mit einander verbunden sind. Sollte eine dieser Kammern beschädigt werden, könnte man immer noch mit einem Tempo von rund 80 km/h weiterfahren.

Der in Genf gezeigte Konzeptreifen wird so nie in Serie gehen. Auch das gezeigte Profil wird eher Fotografen und Designer erfreuen, aber nicht produziert werden. Wells muss aber auch gar nicht so sehr in die Ferne schweifen, denn mit den aktuellen Produkten haben die Marken des Reifenriesen Goodyear einige der am besten eingestuften Reifen im Markt, bei Goodyear die Typen der Reihe Efficient Grip Performance. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Chip-in-Tire-Technologie von Goodyear.



Chip-in-Tire-Technologie von Goodyear.



SUV-Konzeptreifen von Goodyear.



SUV-Konzeptreifen von Goodyear.



SUV-Konzeptreifen von Goodyear.



Darren R. Wells.



Darren R. Wells.
