



Guter Kontakt vom Fahrzeug zur Straße Neue Reifen, neue Regeln

Die kommenden CO₂-Grenzwerte der EU nehmen
auch die Reifenentwickler in die Pflicht



Reifen-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 36 | 2020

Reifen-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 36 | 2020

Die Quadratur des Kreises

REIFENENTWICKLER KÖNNEN EINEM LEIDTUN. Sie sollen schaffen, was mathematisch unmöglich ist: die Quadratur des Kreises berechnen. Die EU fordert bis 2025 beziehungsweise 2030 eine signifikante Verringerung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr. Neben verbesserten Antriebssträngen und optimierter Aerodynamik müssen Reifen ihren Beitrag leisten. Auch wenn ihr monetärer Anteil an den Fahrzeugkosten eher gering ist, so ist er bei den Betriebskosten signifikant. Rund ein Drittel beim Betrieb eines Nutzfahrzeugs entfallen auf das Thema Kraftstoff. Davon wiederum ein Drittel beeinflusst der Rollwiderstand.

Praxistests der jüngsten Vergangenheit haben gezeigt, dass sich mit sehr guten rollwiderstandsoptimierten Reifen gegenüber Standard-Pneus bis zu 8,5 Prozent Kraftstoff sparen lassen! Zudem haben diese Reifen die letzten Jahre in puncto Laufleistung und Fahrverhalten ebenfalls zugelegt. Niedriger Verbrauch heißt also – die Quadratur des Kreises – nicht gleichzeitig hoher Verschleiß und schlechtes Nässe- oder Bremsverhalten. Als Fuhrparkverantwortlicher muss man sich aber auch darauf einstellen, dass man die Potenziale der Reifen durch Nachschneiden und Runderneuern besser ausnutzen muss. Und dass man künftig in der kalten Jahreszeit auch auf der Vorderachse Winterreifen braucht, macht weder die Disposition noch das Kraftstoffsparen einfacher.

Viel Vergnügen bei der Lektüre
Ihre Redaktion



Gerhard Grünig
Chefredakteur

Jan Scheutzw/VerkehrsRundschau

3 Neue Regeln

Die neue „Winterreifen-Verordnung“ und die CO₂-Grenzwerte der EU beeinflussen künftig die Reifenwahl

4 Interview

Welche Rolle Reifendruck-Kontrollsysteme und deren Einbindung in die Fahrzeugtelematik spielen.

6 News

Die neuen Nutzfahrzeugreifen

7 Continental

Mit neuer Reifenlinie, Runderneuerung und Reifenmanagementlösung zum nachhaltigen Fuhrpark

8 News

Hilfreiche Fakten zum Thema Reifen

9 ECR-Solutions

Digitales Reifenmanagement spart Kosten und reduziert CO₂

Impressum:

Verlag: Springer Fachmedien München GmbH,
Verlag Heinrich Vogel
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-23 87
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Fabian Faehrmann, Jan Burgdorf

Projektkoordination: Andrea Volz

Layout: Lena Amberger, Sabine Spanner

Titelfotos: Continental, TÜV SÜD

Druck: F&W Druck- und Mediacenter GmbH, Holzhauser
Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Springer Fachmedien München GmbH.

Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die

Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Reifen wird in Bezug auf Sicherheit und Kraftstoffverbrauch eine wichtige Funktion unterstellt. Ein Grund, warum sich 2020 einiges ändert in Bezug auf die Gummi-Rundlinge. Noch haben sich die Neuerungen nicht überall herumgesprochen.



Reifen müssen künftig ihre Wintereignung in einem geeigneten Prüfverfahren nachweisen

Schwarz, breit – und immer wichtiger

AUCH WENN WIR UNS AKTUELL eher mit (zu) hohen Temperaturen plagen, kommt der nächste Winter ganz bestimmt. Und mit der kalten Jahreszeit heißt es für Fuhrparkleiter ab diesem Jahr: umdisponieren. Denn gemäß der 52. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften trat mit Wirkung zum 1. Juli 2020 eine Verschärfung der im Volksmund Winterreifenpflicht genannten Verordnung in Kraft. Kraftfahrzeuge der Klassen M2¹, M3², N2³ und N3⁴ müssen künftig bei winterlichen Straßenverhältnissen nicht nur auf den permanent angetriebenen Achsen, sondern auch auf den vorderen Lenkachsen Reifen montiert haben, die mit dem sogenannten

„Alpine-Symbol“, dem „3-Peak-Mountain-Symbol“, gekennzeichnet sind.

Diese Kennzeichnung erfordert für neue sowie runderneuerte Reifen eine Leistungsprüfung auf Schnee durch einen Technischen Dienst, wie etwa dem TÜV SÜD – plus einer Erweiterung der Typgenehmigung des Reifens durch die entsprechende Typgenehmigungsbehörde, zum Beispiel das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Reifen müssen helfen, CO₂ zu sparen

Auch die von der EU forcierten CO₂-Grenzwerte fließen vermehrt ins Thema Reifen ein. So dürfen ab 1. November 2020 wegen der stufenweisen Implementierung der EU-Verordnung 661/2009 Reifen für Nutzfahrzeuge, die ab diesem Zeitpunkt hergestellt werden, nur noch in den Markt gebracht werden, wenn sie die verschärften Grenzwerte für die Kraftstoffeffizienz (Reifenrollwiderstandsbeiwert der Stufe 2) erfüllen.

Reifen, die diese Grenzwerte erfüllen, tragen gemäß der EU-Reifenkennzeichnungsverordnung („Reifenlabel“) mindestens die Kraftstoffeffizienzklasse „D“ oder besser – beziehungsweise mindestens „E“, wenn sie mit dem Alpine-Symbol gekennzeichnet sind. Auch in diesem Fall erfolgt der Nachweis auf dem Rollwiderstandsprüfstand im Labor eines Technischen Diensts mit nachfolgender Erweiterung oder Neuerteilung

der Reifen-Typgenehmigung durch die Typgenehmigungsbehörde.

Auch das neue Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO), das von der EU-Kommission eingeführt wurde, wirft in Bezug auf künftige Reifengenerationen seine Schatten voraus. VECTO soll sicherstellen, dass die ehrgeizigen Ziele zur CO₂-Reduktion erreicht werden.

Das Klimaschutzabkommen von Paris mit der daraus resultierenden ersten Kohlendioxidemissions-Verordnung für neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge (EU-Verordnung 2019/1242) fordert eine Senkung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen bei neuen schweren Nutzfahrzeugen um 15 Prozent bis 2025 beziehungsweise um 30 Prozent bis 2030. Bezugszeitraum sind die zwölf Monate von Juli 2019 bis Juni 2020.

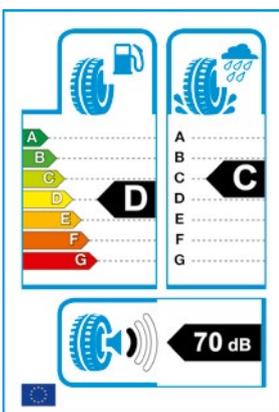
Diese Verordnung gilt momentan für 4x2- und 6x2-Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 16 Tonnen. Eine künftige Erweiterung seitens der EU-Kommission auf rechnerischer Basis für alle Lkw wird derzeit diskutiert – mit dem Ergebnis, dass dem Rollwiderstand künftig ein noch größerer Stellenwert zukommt. gg

¹: Busse (über 8 Sitzplätzen, bis zu 5 t zGm), Wohnmobile

²: Busse (über 8 Sitzplätzen, über 5 t zGm)

³: Fahrzeuge zur Güterbeförderung (über 5 bis 12 t zGm)

⁴: Fahrzeuge zur Güterbeförderung (über 12 t zGm)



Nfz-Reifen müssen künftig – sofern keine Winterreifen, mindestens das Effizienzlabel „D“ erreichen

Im **Interview** erläutert Dieter Schölling, warum der Einsatz eines Reifendruckkontrollsystems ein Muss ist und wie Fuhrunternehmen durch die richtige Wahl von Dimension und Reifentyp Nutzlast und Fahrkomfort gewinnen.

Reifen sind bekanntlich ein großer Kostenfaktor, der oftmals unterschätzt wird. Was empfehlen Sie Ihren Kunden für ein möglichst langes Reifenleben? Welche technischen Hilfsmittel bieten Sie an, Stichwort Reifendrucküberwachung?

Nach unseren Erfahrungen ist der Kostenfaktor Reifen nicht so hoch, wie man oft glaubt. Tatsächlich entfallen nur rund drei Prozent der Anschaffungskosten eines Fahrzeuges auf den Reifen. Doch Reifen können einen großen Einfluss auf die Gesamtbetriebskosten haben, und zwar mehr als 40 Prozent. Der Schlüssel zur Optimierung der Gesamtbetriebskosten liegt in einem auf den Kunden passgenau zugeschnittenen Gesamtkonzept. Allein durch die Wahl des richtigen Reifens, durch die entsprechende Wartung und den Service entstehen dem Kunden große Einsparungspotenziale.

Reifendruckkontrollsysteme haben in diesem Gesamtkontext einen maßgeblichen Einfluss. Sie ersetzen nicht nur klassische Wartungstätigkeiten wie das regelmäßige Überprüfen des Reifendrucks, und sparen damit die Kosten und Standzeit der Lkw. Prädiktiv arbeitende RDKS können zudem die Mobilität einer Flotte sicherstellen, weil sie helfen können, Beschädigungen, die zu einem Ausfall des Fahrzeuges führen, von vornherein zu vermeiden. Mit unserem Reifendruckkontrollsystem Goodyear TPMS lässt sich schon heute die Zahl der Fahrzeugausfälle, die auf Reifenprobleme zurückzuführen sind, um durchschnittlich 85 Prozent reduzieren.

Die Spedition spart hier mehrfach: Neben den Kosten für Neureifen fallen keine Aufwendungen für einen Reifennotdienst und die Straßenmeisterei an. Darüber hinaus werden eventuelle Folgeschäden am



Dieter Schölling ist Sales General Manager Commercial D-A-CH bei Goodyear

Überwachen beugt dem Ausfall vor

Lkw und die Lieferverzögerung beim Kunden vermieden. Zudem empfehlen wir für ein möglichst langes Reifenleben unser „Vier-Leben-Konzept“, dabei wird der Reifen, wenn sein Profil abgefahren ist, nachgeschnitten, später runderneuert und dann ein zweites Mal nachgeschnitten. Im Allgemeinen kann eine Flotte die Kilometerleistung ihrer Lkw-Reifen um circa 25 Prozent steigern. Die Kosten sind dabei durch die Runderneuerung um ca. 10 Prozent niedriger, als wenn ausschließlich Neureifen verwendet werden.

Ein neues „Werkzeug“ bei Goodyear ist die Tracing-Lösung. Welche Vorteile hat der Anwender dadurch?

Unser Fleet Tracker lokalisiert Fahrzeuge, Trailer und Güter und hilft, das Reifenmanagement zu verbessern. Er erfasst mit

hoher Genauigkeit, wie viele Kilometer mit einem Reifen gefahren wurden. Dadurch können Flottenmanager und Servicebetriebe den optimalen Zeitpunkt zum Nachschneiden, Runderneuern oder zum Austausch der Reifen bestimmen und so die Gesamtbetriebskosten senken.

Außerdem lassen sich Wartungs- und Wechseltermine mit dem Fleet Tracker exakt prognostizieren und planen, sodass der Flottenbetrieb reibungslos weiterlaufen kann. Abgefahrne Reifenprofile werden so rechtzeitig ersetzt, dass die Karosse intakt und für zukünftige Runderneuerungen nutzbar bleibt. Der Fleet Tracker ist der jüngste Neuzugang in unserer Goodyear Proactive Solutions-Familie, unserem Servicepaket intelligenter Lösungen für Flottenmanager. Dazu gehören außerdem das zuvor schon er-

wähnte TPMS, ein prädiktiv arbeitendes Reifendruckkontrollsystem, das den Reifendruck über einen an der Felge angebrachten Sensor misst, und der Drive-Over-Reader (DOR), der den Reifendruck mittels im Boden montierter Sensorplatten erfasst.

Bei unserem TPMS analysieren von Goodyear eigens entwickelte Algorithmen das Risiko eines zu niedrigen Luftdrucks, von Luftverlust oder anderen Beschädigungen am Reifen. In Folge verschickt das System eine Warnmeldung, sodass der Flottenmanager proaktiv den notwendigen Service veranlassen kann. Die entsprechenden Vorteile habe ich bereits weiter oben beschrieben.

Für welche Fahrzeugklassen – Lkw, Transporter – ist Tracing anwendbar?

Unsere klassische Zielgruppe sind die Lkw ab 7,5 Tonnen. Grundsätzlich kann der Fleet Tracker jedoch universell eingesetzt werden, da er batteriebetrieben ist und einfach angebracht werden kann. In ersten Gesprächen haben unsere Kunden beispielsweise über eine Nutzung an einem Kran oder Baucontainer nachgedacht.

Empfehlenswert ist der Einsatz des Fleet Trackers, wenn wertvolle Güter transportiert werden: Im Falle eines Diebstahls kann die Fahrthistorie damit nachvollzogen werden. Auch für kommunale Fahrzeuge wie Müllautos oder Busse im öffentlichen Nahverkehr kann die Routenverfolgung einen zusätzlichen Mehrwert bieten, zum Beispiel, um sicherzustellen, dass die geplanten Routen eingehalten werden.

An der Vorderachse von Fernverkehrs-Lkw wird der 385/55 R 22,5 immer populärer. Wann sollte der Kunde Ihrer Meinung nach zum 385er greifen und wann ist der 315/70 R 22,5 im Vorteil?

Die Reifengröße 385/55 bietet vor allem Vorzüge in Sachen Fahrkomfort: Werden sie auf der Vorderachse gefahren, erhöht sich die Fahrstabilität der Zugmaschine, insbesondere bei Fahrzeugen mit schweren Lasten wie Tankaufliegern. Außerdem reagieren sie weniger empfindlich auf Spurrillen als Reifen in der Dimension 315/70. Und aufgrund ihres größeren Volumens können sie mit einem um circa 1,2 bar geringeren Luftdruck gefahren werden, was ebenfalls den Fahrkomfort steigert.

Die Traglast bleibt dabei übrigens gleich, denn der 385/55er-Reifen trägt 0,5 Ton-

nen mehr als der 315/70er in der High-Load-Ausführung. Die Größe 315/70 bietet diese Vorteile nicht, ist aber preisgünstiger.

Problematisch ist der Naturkautschuk. Forscht Goodyear an Alternativen?

Wir achten auf nachhaltige Praktiken in Bezug auf Naturkautschuk und suchen gleichzeitig aktiv nach Alternativen, die die gleiche oder eine bessere Produktqualität und -leistung bieten. Ein solches Material ist beispielsweise Löwenzahnkautschuk. Wir sind Teil des PENRA-Programms, einem Exzellenzprogramm für Naturkautschuk-Alternativen, das die Durchführbarkeit der Beschaffung von Naturkautschuk aus russischem Löwenzahn erforscht. Kautschukbäume benötigen normalerweise sieben Jahre, um den für die Kautschukproduktion benötigten Latex zu produzieren, während Löwenzahn alle sechs Monate geerntet werden kann. Russischer Löwenzahn ist zudem widerstandsfähig und kann in gemäßigten Klimazonen und auf kargen Böden wachsen.

Ein weiteres Beispiel ist unsere Innovation auf dem Gebiet des synthetischen Kautschuks, der herkömmlicherweise aus erdölbasierten Materialien hergestellt wird. In einem gemeinsamen Programm mit DuPont Industrial Biosciences haben wir das biobasierte Monomer BioIsoprene™ entwickelt und patentiert, das Goodyear dabei helfen kann, hochwertigen synthetischen Kautschuk herzustellen, ohne auf einen Rohstoff auf Erdölbasis angewiesen zu sein. Dank dieser Fortschritte beim Synthesekautschuk verwenden wir heute

10 Prozent weniger Naturkautschuk in unseren Produkten als vor zehn Jahren.

Zudem haben wir uns der verantwortungsvollen Beschaffung von Naturkautschuk verpflichtet. Wir sind eines der Gründungsmitglieder des Tire Industry Project (TIP), einer Initiative der 11 weltweit größten Reifenhersteller, die gemeinsam mit anderen Interessengruppen in der Naturkautschuk-Lieferkette zusammenarbeiten, um zu

deren Umgestaltung beizutragen. Dies führte im Oktober 2018 zur Gründung der Globalen Plattform für nachhaltigen Naturkautschuk, kurz GPSNR, zu deren Prioritäten die Verbesserung der Achtung der Menschenrechte, die Verhinderung von Landraub und Entwaldung, der Schutz der biologischen Vielfalt und der Wasserressourcen, die Verbesserung der Erträge und die Erhöhung der Transparenz und Rückverfolgbarkeit der Lieferkette gehört.

Stichwort Nutzlastoptimierung: Fragen Kunden konkret nach dem Gewicht eines Reifens? Welcher wäre bei Goodyear die richtige Wahl, wenn es im Fernverkehr besonders auf ein niedriges Gewicht ankommt?

Nehmen wir einmal das Beispiel Glastransporter. Hier zählt bei der Ermittlung des Fahrzeuggesamtgewichtes jedes einzelne Gramm. Durch die Auswahl des entsprechenden Reifentyps können bis zu 115 Kilogramm Reifengewicht eingespart werden. Als Berechnungsbasis für diesen Anwendungsfall haben wir einen 12-fach bereiften Sattelzug angenommen, der mit Goodyear Fuelmax Performance-Reifen anstelle von beispielsweise Fuelmax oder Kmax Gen-2 ausgestattet wurde.

Die Entscheidung muss im jeweiligen Einzelfall sorgfältig abgewägt werden, denn diese Gewichtseinsparungen können nur auf Kosten anderer Leistungskennwerte realisiert werden. Möglicherweise leidet die Kilometerleistung, dafür wird jedoch die Verbrauchseffizienz verbessert.

jb



Vier Reifenleben sparen Geld, bei erhöhter Laufleistung

DUNLOP**Neuer Trailerreifen im Portfolio**

Dunlop bringt mit dem SP 247 einen neuen Ganzjahresreifen für Anhänger auf den Markt, der sowohl für den Nahals auch für den Fernverkehr gedacht ist. Er verfügt über ein Fünf- beziehungsweise Sechs-Rippenprofil und trägt neben der M&S-Kennung auch das Schneeflockensymbol und ist somit komplett wintertauglich. Außerdem ist der Reifen **D e - m i n i m i s** förderfähig und runderneuerbar. Verfügbar ist der Dunlop in den Größen 435/50 R 19,5, 385/65 R 22,5 und 385/55 R 22,5.

Der SP 247 ersetzt die SP 246-Serie



Dunlop



Pneuhage Unternehmensgruppe

Das neue Portfolio in einer Reihe: Die zweite Generation an Lkw-Reifen von Westlake

Zweite Generation von Westlake

Neue Serie wird ab sofort sukzessive die alten Modelle auf dem Markt ablösen.

VOR SECHS JAHREN hatte die Zhongce Rubber Group aus China die erste Reihe an Lkw-Reifen auf den europäischen Markt gebracht. Jetzt steht die zweite Generation an. Das vermeldet die Pneuhage-Gruppe, die eigenen Angaben nach exklusiver Im-

porteur der Reifen nach Deutschland werden wird. Demnach gibt es eine komplette Überarbeitung aller Produktbereiche durch die Westlake 2er-Serie. Alle neuen Modelle sollen voll wintertauglich und runderneuerbar sein. ff

MICHELIN**Neue Reifen für leichte Nfz und E-Vans**

Michelin

Der neue Agilis 3 soll unter anderem deutlich umweltschonender sein als sein Vorgänger (Agilis +)

Michelin hat einen neuen Sommerreifen für leichte Nutzfahrzeuge vorgestellt. Der Agilis 3 ist in zwölf Dimensionen erhältlich.

Die neue Serie besticht dem Hersteller zufolge unter anderem durch ihr Gewicht. Im Schnitt sei die Agilis 3-Reihe etwa ein

Kilogramm leichter als ihr Vorgänger. Damit sei der Reifen auch für E-Fahrzeuge geeignet. Des Weiteren wirbt Michelin mit der Umweltfreundlichkeit seiner neuen Modelle: Auf 20.000 Kilometern sollen vier Reifen so viel CO₂ wie drei Bäume pro Jahr einsparen. ff

FIRESTONE**Hersteller erweitert Vanhawk-Serie um ersten Ganzjahresreifen**

Die speziell auf Transporter zugeschnittene Vanhawk-Serie der Bridgestone-Tochter Firestone erhält Zuwachs. Der Multiseason ist der erste Ganzjahresreifen in dem Segment. Er wird dem Unternehmen zufolge in 19 verschiedenen Größen zwischen 15 und 16 Zoll auf den Markt kommen, drei davon werden den Tragfähigkeitsindex 10PR für hohe Lasten tragen. Der Vanhawk ist nicht laufrichtungsgelastet und voll wintertauglich. Seine Nasshaftung liegt laut Firestone in der Kategorie B. Verkaufsstart ist für den diesjährigen Oktober vorgesehen. ff



Der Vanhawk Multiseason für Transporter

Bridgestone

Continental entwickelt wegweisende Technologien und Dienste für eine nachhaltige Mobilität



Continental

Nachhaltig auf der Straße

Die neue Lkw-Reifenlinie Conti EcoRegional, die Runderneuerung sowie die Reifenmanagementlösung ContiConnect sind der qualifizierte Beitrag von Continental, die CO₂-Emissionen im Nutzfahrzeugbereich signifikant zu senken.

DAS GESCHÄFTSFELD REIFEN des Technologieunternehmens engagiert sich seit vielen Jahren im Bereich Nachhaltigkeit. Seit April 2020 laufen alle Aktivitäten in einer neu geschaffenen Abteilung zusammen. Im „Taraxagum-Lab Anklam“ forscht Continental intensiv an der Verwendung von Löwenzahn als Alternative zum Naturkautschuk – in Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für Molekularbiologie und angewandte Ökologie (IME). Für dieses Engagement ist das Unternehmen mit dem europäischen Umweltpreis „GreenTec Award“, dem „European Transport Award for Sustainability“ für die „Reifeninnovation des Jahres“ und mit dem Joseph-von-Fraunhofer-Preis für angewandte Forschung ausgezeichnet worden.

Neue Reifenlinie senkt Kosten und CO₂
Reduzierter Kraftstoffverbrauch und verbesserte Laufleistung sind die Stärken der neuen Lkw-Reifenlinie Conti EcoRegional. Die Linie ermöglicht Flottenbetreibern, die Effizienz ihrer Fahrzeuge im Regionalverkehr zu steigern und die CO₂-Emissionen zu reduzieren – ohne Einbußen bei Laufleistung, Robustheit und Traktion.



Continental forscht an der Kautschukgewinnung aus Löwenzahn

Die neue Reifenfamilie ist abgestimmt auf die neuen EU-Emissionsregularien für Lkw-Hersteller im Rahmen des Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO).

Runderneuerung und Alternativrohstoffe
Im ContiLifeCycle-Werk in Hannover werden Runderneuerung und die Gummiwiederverwertung miteinander verbunden. Das ContiLifeCycle-Konzept beschreibt den Kreislauf von Neureifen,

Karkassenmanagement und Runderneuerung. Mit den Produkten ContiRe, der Premium-Heißrunderneuerung, und ContiTread, der Kalterneuerung, setzt Continental Maßstäbe in der Runderneuerung von Nutzfahrzeugreifen.

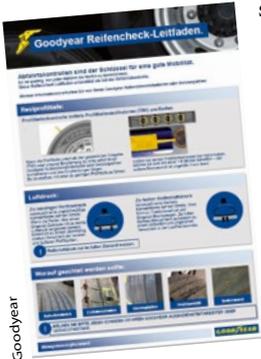
Intelligente Reifenmanagementlösungen
„Unsere Reifenmanagementlösung ContiConnect ist im Rahmen von Logistics 4.0 die ideale Verbindung zwischen Reifen und Flottenmanagement“, sagt Continentals Solution Managerin Silke Meier. „Die automatische Kontrolle des Reifenfülldrucks entlastet Fahrer und Fuhrparkleiter, schafft Sicherheit, erhöht die Reifenlebensdauer und spart Kraftstoff. Alles Kriterien, die dazu beitragen, Flottenkosten und CO₂-Emissionen zu senken.“ Mit ContiConnect können die Leistungspotenziale der Reifen hundertprozentig abgerufen werden. Das reduziert den CO₂-Ausstoß, verbessert die Laufleistung, verringert Reifenpannen und verbessert die Kraftstoffeffizienz. Für diese Leistungen ist das System mit dem Europäischen Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet worden.

GOODYEAR**Checkliste für Flottenrehabilitation**

WEGEN DES CORONAVIRUS war die Auftragslage für viele Transportunternehmen dünn. Als Folge blieben einige Lkw und Nutzfahrzeuge wochen-, vielleicht sogar monatelang auf dem Hof und wurden praktisch nicht bewegt. Deshalb sollten Fahrzeuge und gegebenenfalls Anhänger oder Aufbauten vor der nächsten Fahrt auf Herz und Nieren geprüft werden. Für solche Fälle hat der Reifenfabrikant Goodyear jetzt eine Checkliste veröffentlicht. Darauf sind die wichtigsten Punkte beim Reifencheck aufgeführt, von der Profiltiefe über den richtigen Fülldruck bis hin zu typischen Schadensbildern. Außerdem gibt es noch einen Abschnitt, der sich dem Thema Bremsen und zugehörige Leitungen widmet.

Die Checkliste „Goodyear Reifencheck-Leitfaden“ finden Sie auf der Homepage des Herstellers. *ff* https://www.goodyear.eu/de_de/truck/

Die Liste finden Sie unter „Medien und Angebote“



Goodyear



Drei neue Nokian-Profile: Der Steer (l.), der Drive (M.) und der R-Truck Steer XL (r.)

Nokian

Neues von Nokian

Der Hersteller erweitert sein Segment um zwei Reifen im Kurzstreckenbereich sowie ein Schwerlastmodell

AUCH AUS FINNLAND gibt es Reifen-News im Transportbereich: Nokian hat seine E-Truck-Serie um zwei neue Modelle erweitert. Die Reifen mit der Kennung Steer 17.5 und Drive 17.5 richten sich dem Unternehmen nach speziell an leichtere Transporter im Regional- und Stadtverkehr. Wie die Namen schon vermuten

lassen, gibt es jeweils für Lenk- und Antriebsachse ein speziell zugeschnittenes Modell.

Außerdem bringen die Finnen den R-Truck Steer XL auf den Markt. Der Lenkachsreifen ist für schwere Bau- und Transportmaschinen geeignet und wird in der Größe 385/65 R22.5 angeboten. *ff*

BRIDGESTONE**Erster Ganzjahresreifen für leiNfz**

DURAVIS ALL SEASON – so nennt sich der erste Ganzjahresreifen von Bridgestone, der speziell für leichte Nutzfahrzeuge hergestellt wird. Das Modell ist seitenwandverstärkt, trägt das Schneeflockensymbol sowie M+S-Kennung und erreicht dem Hersteller nach das Label A im Bereich

der Nasshaftung. Bridgestone hat eigenen Angaben zufolge bei der Herstellung ein spezielles Hohlraumdesign verwendet, um den Rollwiderstand (bei den meisten Modellen Klasse C) zu minimieren. Der Reifen wird in 23 Größen zwischen 15 und 17 Zoll verfügbar sein. *ff*

Der Duravis All Season ist seit August 2020 auf dem Markt erhältlich



Bridgestone

CONTINENTAL**Gesammelte Pannenhilfe**

Jan Jansen/Fotolia

Bei einer Reifenpanne ist schnelle Hilfe nötig

EINE REIFENPANNE ist nervig. Wenn sie dann auch noch im Ausland passiert, kann die Suche nach dem richtigen Notfallprotokoll zu einer echten Geduldsprobe werden. Dieser Problematik versucht der Hersteller Continental entgegenzuwirken. Das Unternehmen hat die unterschiedlichen Ablaufpläne aus 24 europäischen Ländern gesammelt, aufbereitet und auf seiner Homepage zur Verfügung gestellt. In der Liste sind die relevantesten Trans-

portstaaten berücksichtigt. Die Nutzer finden darin auch die wichtigsten Telefonnummern in den jeweiligen Länder. Außerdem gibt es eine Auflistung, ob in dem betreffenden Land auf einem Fahrzeug unterschiedliche Reifenmarken und -größen sowie parallel verschiedene Laufflächen gefahren werden dürfen.

<https://www.continental-tires.com/transport/knowhow/european-breakdown-regulations> *ff*



Reifen tragen bis zu 30 Prozent zum Treibstoffverbrauch eines Lkw bei. Mit den digitalen Managementsystemen von ECR können Kosten und CO₂-Emissionen eingespart werden

Siwakorn-deepagop12011/stock.adobe.com

CO₂-Bilanz optimieren –

Fuhrparkkosten reduzieren

Um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen, müssen Unternehmen ihre CO₂-Emissionen auch und gerade im Verkehrsbereich senken. Wie können betriebliche Fuhrparks ihre CO₂-Bilanz optimieren und gleichzeitig Kosten sparen? Digitales Reifenmanagement spielt dabei eine wichtige Rolle.

Bis zum Jahr 2050 soll der gesamte Verkehrssektor klimaneutral sein. Ein wichtiger Hebel dafür ist, den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge zu senken. Jedes eingesparte Kilo Diesel beispielsweise reduziert die CO₂-Emissionen um drei Kilo. Fuhrparkbetreiber können bereits mit der Auswahl der richtigen Reifen die Umweltbelastung verringern – und dabei noch Betriebskosten sparen. Schließlich tragen Reifen bis zu 30 Prozent zum Treibstoffverbrauch eines Lkw bei. Das Europäische Parlament hat deshalb für neue, erweiterte Reifenkennzeichnungen gestimmt, die ab Mai 2021 erstmals auch für schwere Nutzfahrzeuge (sog. C3-Reifen) gelten.

Doch welcher Reifen ist der Richtige, schließlich ist die Auswahl riesig?

Fred Schäfer, CEO der ECR-Solutions Servicegesellschaft (ECR), nennt die Konsequenzen: „Passen Einsatzzweck und Fahrzeugtyp nicht optimal mit den Reifen

zusammen, dann schnell der Kraftstoffverbrauch in die Höhe und damit die CO₂-Emissionen.“ Wenn dann noch der Luftdruck im Reifen nicht regelmäßig oder in Echtzeit überwacht werde, verschlechtern sich die ökologische wie ökonomische Bilanz weiter. Pannen seien vorprogrammiert, teure Störungen im betrieblichen Ablauf die Folge.

„Die Lösung liegt im Einsatz digitaler Managementsysteme“, rät ECR-Chef Schäfer. Im Bereich webbasierter Flottenmanagementsysteme inklusive Reifenmanagement nimmt ECR als unabhängiger Provider eine führende Stellung ein. Mit den smarten ECR-Tools lassen sich die gesamte Verwaltung und Organisation unterschiedlicher Reifenmarken und verschiedener Fahrzeugtypen auf Effizienz und Nachhaltigkeit trimmen – dies unabhängig von der Fuhrparkgröße. So kann z. B. durch das rechtzeitige Nachschneiden der Reifen oder das Runderneuern

die Laufleistung eines Reifens erheblich verlängert werden. „Ein Reifen kann bei guter Organisation durchaus drei Leben besitzen“, erklärt Schäfer. Gerade in der Nutzfahrzeugbranche biete sich hier noch großes Potenzial zum Einsparen von Kosten und CO₂-Emissionen.

„Den höchsten Grad der Effizienz und Nachhaltigkeit erreichen Fuhrparks, die ihre eigenen Systeme in ein digitales Fuhrparkmanagement einbetten“, das zeigen Großflotten wie CharterWay und Krone-Fleet, die dieses System bereits heute schon erfolgreich einsetzen. Zusammen mit den führenden Reifenpartnern bietet ECR für Fuhrparks jeder Größenordnung zukunftsfeste Lösungen an, die sogar unterschiedliche Telematik- und ERP-Systeme integrieren.

Weitere Informationen:

<https://ecr-solutions.de/leistungen/fleet-solutions/>



**NEUE
AUFLAGE**



Kompakt. Zusammengefasst.

Heribert Braun, Rainer Krautscheid

Die Hauptuntersuchung

Das Standardwerk für die regelmäßige technische Überwachung

Neben zentralen Richtlinien und Verordnungen enthält dieses Buch zahlreiche Vorschriften zu technisch-rechtlichen Fragen rund um die HU und berücksichtigt die nationalen und europäischen Vorgaben.

Das ist neu und aktualisiert:

- HU-Richtlinie (konsolidierte Fassung von Dezember 2019), AU-Richtlinie, HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie
- Richtlinie zum HU-Adapter/schreibenden Bremsmessgerät
- EU-Richtlinie 2014/45/EU und dazugehörige EU-Durchführungs-VO 2019/621
- EU-Richtlinie 2014/47/EU und darauf aufbauende TechKontrollV
- Rahmenlehrpläne für Prüferingenieure und amtlich anerkannte Sachverständige

Hinweis: Jede Werkstatt mit AU- und SP-Berechtigung muss die einschlägigen Vorschriften der StVZO und die dazu gehörenden Richtlinien in der aktuellen Fassung vorhalten. In diesem Buch enthalten!

Bestell-Nr.: 28001

Softcover, DIN A5
766 Seiten, 23. Auflage 2020
€ 56,04 (€ 58,84 inkl. MwSt.)

Jetzt gleich bestellen!

Service-Telefon: 089 / 20 30 43 – 1600

E-Mail: vertriebsservice@springernature.com



www.heinrich-vogel-shop.de

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL