

# Ohne Schleudern durch den Winter

*Mit besseren Pneus den Trend zum Allradantrieb brechen – und so CO<sub>2</sub>-Sanktionen vermeiden*

Gute Winterreifen könnten den Trend, dass immer mehr 4x4-Fahrzeuge verkauft werden, stoppen. Dadurch würden die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Autos sinken und die Sanktionen für die Importeure wegfallen oder mindestens gemildert.

Jürg Wick

Die neueste Winterreifen-Generation bietet hervorragende Traktionseigenschaften, so dass in der Theorie der Allradantrieb für viele Autofahrer meistens nicht mehr nötig wäre. Dies beweist jetzt auch Michelin mit dem neuen Modell Alpin 5 für Alltagsfahrzeuge in den Radgrössen 15 bis 17 Zoll. Jährlich investiert die weltweite Nummer zwei im Reifengeschäft rund 620 Millionen Euro in Entwicklung und Tests von neuen Reifen. Ein kleines Forschungszentrum mit 70 Mitarbeitern unterhalten die Franzosen auch in Givisiez bei Freiburg.

## Teilweise obligatorisch

171 Millionen Pneus für Personewagen, Nutz- und Landwirtschaftsfahrzeuge sowie Fluggeräte haben die global tätigen Franzosen 2013 produziert. Das Portfolio umfasst gegenwärtig allein für die Sparte Personewagen 2200 verschiedene Artikel, ein sehr komplexes Business also, das nach grossen Lagerkapazitäten verlangt. Allein den neuen Alpin 5 stellt Michelin für die erste Wintersaison in 35 Varianten mit drei verschiedenen Geschwindigkeitsymbolen (T, H, V) und in Nennbreiten von 195 bis 225 Millimeter her. Im Nachrüstgeschäft werden hierzulande laut Charles Aeby, Direktor Michelin Suisse SA, 66 Prozent Winter- und 34 Prozent Sommerpneus verkauft. Insgesamt setzt der Reifenhandel jährlich 5,5 Millionen neue Reifen für Personewagen um – fast ein Viertel der Fahrzeuge wird jährlich neu bereift.

Lange Jahre war die Schweiz bezüglich Winterreifen ein Top-Markt für die Hersteller. Inzwischen hat die Bedeutung der saisonalen Bereifung in anderen Ländern zugenommen, weil in verschiedenen Märkten Winterpneus in der kalten Jahreszeit zur Pflicht gewor-

den sind, meistens im Zeitraum zwischen November und April. Punkto Stückzahlen fällt neu vor allem der türkische Markt mit rund 80 Millionen Einwohnern ins Gewicht. In der Schweiz besteht weiterhin keine Winterpneupflicht, aber seit Jahren ist es Usanz, dass bei einem Unfall Autofahrer ohne Winterreifen zur Verantwortung gezogen werden können. Das ist eine liberale Lösung, gerade in einem milden Winter im Mittelland wie im vergangenen Jahr. Denn es soll ja Autohalter geben, die ihr Fahrzeug niemals Wasser und schon gar nicht Salz aussetzen würden. Wenn es das Klima aber zulässt, holen sie ihren fahrbaren Untersatz gerne schon im Februar oder im frühen März aus der Garage.

Die Schweiz bleibt aber ein wichtiger Winterreifenmarkt, und es ist eigentlich zu bedauern, dass sich die Qualität der neuesten Winterreifengeneration noch nicht weiter herumgesprochen hat. Fast nur so ist zu erklären, dass der Allradantrieb weiterhin Marktanteile gewinnt. Selbst einen traktionsstarken Porsche Carrera bestellt man hierzulande grossmehreilich mit Vierradantrieb, bei Volvo lag der Allradanteil über alle Modelle gesehen 2013 in der Schweiz bei 60 Prozent. Dieser Umstand ist eigentlich nur erklärbar, weil heute kaum mehr jemand Ketten aufziehen will, wenn er das Schild «Schneeketten oder 4x4» sieht.

Die Autoimporteure dürften daran keine Freude haben, weil sie wegen der schweren Allradmodelle eher in die CO<sub>2</sub>-Sanktionsfalle geraten. Wenn man den automobilen «Liebling der Nation», den VW Golf, als Beispiel heranzieht, sehen die CO<sub>2</sub>-Emissionen so aus: Ein 2,0-TDI mit 150 PS stösst 106 g CO<sub>2</sub>/km aus, das gleiche Auto mit Allradantrieb schafft es nicht unter 122 Gramm, was für den Importeur eine um 15 Prozent grössere Belastung des CO<sub>2</sub>-Kontos zur Folge hat. Die Schweizer Autokäufer machen zwar beim motorischen Downsizing unerwartet gut mit, nicht aber beim Verzicht auf Allradantrieb.

Tatsache ist, dass man mit den neuesten Winterreifen auch als nicht sonderlich geübter Autofahrer die allermeisten Schneelagen gut meistern kann, vor allem in der bis in den hintersten Winkel rasch geräumten Schweiz. Nicht bloss die Traktion, sondern auch die Brems- und Seitenführungseigenschaften der

neuesten Pneu-Generation vermögen schneebedeckten Strassen ihren Schrecken zu nehmen, und talwärts ist man in heiklen Situationen mit einem Auto ohne Allradantrieb in der Regel sowie so besser bedient.

## Zielkonflikte

Bei der neuesten Winterreifen-Generation hat sich Michelin entschieden, etwas weniger Laufleistung zu bieten und dafür Eigenschaften wie Traktion auf Schnee und Nässe höher zu gewichten. Auf die Mischung im Reifen kommt es an: Sonnenblumenöl im Gummi soll die Haftung bei niedrigen Temperaturen erhöhen, allerdings eine negative Auswirkung auf den Abrieb haben, heisst es bei Michelin. Wegen Zielkonflikten müssen alle Reifenhersteller Prioritäten setzen.

Die unlängst veröffentlichten Wintertest-Resultate des Touringclub der Schweiz (TCS) im Rahmen der seit 1973 regelmässig durchgeführten Vergleiche mit bis zu 15 Marken hat zweierlei bestätigt. Dass der neue Michelin Alpin 5 punkto Nässe- und Schneeeigenschaften zu den Besten gehört, aber im Trockenen und in Bezug auf Verschleiss Ränge eingebüsst hat. Jetzt stellt sich für die Neubereifung nur noch die Frage, wie der nächste Winter wird. Die Muotataler «Wetterschmöcker» sollte man dazu nicht unbedingt befragen, denn die lagen in der jüngsten Vergangenheit mit ihren Voraussagen stark daneben.