

Räder & Reifen

10 Winterreifen-Test
Sieben Winter-Pneus im
Kampf um die Krone

24 BRV-Richtlinie
Tipps für die Montage von
Ventilen und Ventilkappen

28 Reifenservice
So einfach geht es mit der
Hunter TCR1 Revolution

KOMPLETTRÄDER – SCHNELLER GEHT'S NIRGENDWO



MIT NUR 8 KLICKS ZUM PASSENDEN KOMPLETTRAD

Die Spezialisten von GETTYGO haben den wohl schnellsten und sichersten Konfigurator entwickelt – im günstigsten Fall mit nur 8 Klicks zum Produkt. Denn hier werden stets nur relevante Daten angezeigt und die genauso übersichtlich wie ausführlich. Die ideale Lösung im Saisongeschäft. Und dieser Service kostet Sie: tatsächlich nichts.

Testen Sie uns – wir sind für Sie da.

GETTYGO

NEWS!

...von Werkstatt-Profis für Werkstatt-Profis



Der asp-Newsletter:

- + Das Wichtigste des Tages zum Kfz-Reparatur- und Servicemarkt
- + Aktuelle Rückruf- und Serviceaktionen
- + Ausgewählte Artikel der Printausgaben
- + Kostenlos und direkt in Ihr Postfach



JETZT KOSTENLOS ANMELDEN:

[Story.autoservicepraxis.de/newsletter/](https://story.autoservicepraxis.de/newsletter/)
eingeben oder QR-Code scannen.



Inhalt

Nachrichten

04 Aktuelles aus der Branche

Handel

- 10 Winterreifen im Test
- 18 Winterreifen-Übersicht
- 21 Reifentest-Ankündigung
- 22 Ihle tires im Interview

Service

- 24 Tipps zu Ventilen und Kappen
- 26 Clevere Reifenmontierstraße
- 28 Reifenmontage per Knopfdruck
- 30 Reifenwelt Bendorf nutzt Bartec
- 32 Reifenentwicklung bei Sumitomo
- 34 Gettygo bietet auch Autoteile

Produkte

- 36 Neuheiten im Reifenservice
- 40 Reifen, Felgen & Co.



Siegeszug

Die Winter werden immer milder und das macht sich auch in den Verkaufszahlen der Reifen bemerkbar: Immer mehr Menschen entscheiden sich für einen Ganzjahresreifen am Fahrzeug und verzichten auf die saisonale Bereifung. Laut Michael Schwämmlein vom BRV zeigen die jüngsten Zahlen sogar, dass selbst in eher schneereicheren Regionen wie Süddeutschland die Allwetterreifen ihren Siegeszug längst angetreten haben und ein rasantes Wachstum vollziehen.

Die Frage stellt sich nun auch für mich persönlich: Mein VW Touran, eine typische Familienkutsche, wurde ab Werk mit Allwetterreifen von Conti verkauft, die ich natürlich erst einmal so lange fahren werde, bis es Zeit für einen neuen Satz ist. Alles andere würde wirtschaftlich keinen Sinn ergeben. Doch was kommt dann? Soll ich in einen extra Rädersatz mit Winterreifen investieren oder wieder Allwetter-Pneus aufziehen lassen?

Die Antwort als Familienvater fällt für mich eindeutig aus: Sicherheit geht vor. Obwohl Ganzjahresreifen wie der Goodyear Vector 4Seasons G3 (siehe unser Winterreifen-Test auf S. 10) in einigen Disziplinen durchaus mit Winterreifen mithalten können, ist ein Winterreifen auf Schnee immer die bessere Wahl, so das Fazit unser Reifentester. Im Zweifelsfall ist das dann der entscheidende Meter Bremsweg oder die Garantie, auf einer zugeschnittenen Straße bergauf noch vorwärtszukommen.

Alexander Junk, Redakteur

Impressum

Spezial Räder&Reifen, Winter 2025/2026 erscheint als Beilage der Fachzeitschriften asp AUTO SERVICE PRAXIS 10/2025 und AUTOHAUS 19/2025

Auflage: 20.000

Verlagsleiter: Ralph M. Meunzel

verantw. Redakteur: Alexander Junk

Autoren: Dietmar Winkler, Marcel Schoch, Dieter Vähröder, Andrea Haunschild

Anzeigen: Andrea Volz (Leitung),

Sanja Klöppel, Birgit Zipfel,

Franziska Hofacker, Rainer Bauer

Herstellung: Heike Reim, Diane Laudien, Stefanie Michalski

Druck: L.N. Schaffrath GmbH & Co. KG
Druck-Medien, 47608 Geldern

Verlag: TECVIA Media GmbH,

Aschauer Straße 30, 81549 München

Internet: autoservicepraxis.de | autohaus.de

Engagierter Nachwuchs

Award | Der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV) hat kürzlich den Ausbildungs-Award 2025 verliehen. Platz 1 ging an Cindy Wladimir, ausgebildet zur Kauffrau für Büromanagement bei der Schäfer Reifenfachhandel GmbH in Kenn. Platz 2 belegt Sarah Pahl, die ihre Ausbildung zur Mechanikerin für Reifen- und Vulkanisatorstechnik bei der Reifen Helm GmbH in

Winsen absolviert hat. Der drittplatzierte Johannes Müller wurde bei der Euromaster GmbH in Neustrelitz zum Kfz-Mechatroniker ausgebildet. Der Award wird seit 2018 zusammen mit Continental und Platin Wheels an besonders engagierte Auszubildende verliehen, die im Vorjahr ihre in einem BRV-Mitgliedsunternehmen absolvierte Ausbildung abgeschlossen haben. ha



Speziell für kleine Flotten

Online-Shop | Euromaster, Spezialist für Reifen, Autoservice und Autoglas, erweitert sein Angebot um einen neuen Online-Shop speziell für kleine und mittlere Unternehmen (KMU): Unter www.business-reifen.euromaster.de können Gewerbekunden zu attraktiven Konditionen einfach und zeitsparend Reifen und demnächst auch Felgen für ihre Firmen-

fahrzeuge einkaufen. „In Deutschland gibt es über drei Millionen KMU, die jeweils nur über eine geringe Anzahl an Firmenfahrzeugen verfügen“, erklärt Jürgen Walter, Geschäftsführer von Euromaster Deutschland und Österreich. „Diese Betriebe haben in der Regel keine eigene Fuhrparkverwaltung, keinen Ansprechpartner im Büro für die Fahrzeugorganisation und werden somit nicht von unserem Außendienst abgedeckt. Mit unserem neuen Online-Shop haben wir jetzt eine digitale Lösung genau für diese Zielgruppe geschaffen.“

Die Plattform bietet eine umfangreiche Auswahl an Markenreifen für sämtliche Fahrzeugklassen. Zu jedem Produkt sind alle relevanten technischen Daten, Einsatzempfehlungen sowie Preisdetails transparent aufgeführt. Künftig können Firmen auch ein digitales Fuhrparkprofil anlegen. ha



Richard Bezzant ist seit dem 1. August neuer Marketing Direktor Lkw und Bus bei **Hankook Tire Europe**. Der gebürtige Brite und Experte für Marketing und Vertrieb startete seine Laufbahn in der Reifenbranche 2003 in Großbritannien und war zuletzt Marketing Direktor UK und Irland mit Verantwortung für das gesamte Marketing in verschiedenen Geschäftsbereichen.

Eine neue, von **Apollo Tyres** in Auftrag gegebene Umfrage hat ergeben, dass Reifenhändler und -monteure in Deutschland die Entscheidung von Verbrauchern beim Kauf von Ersatzreifen stark beeinflussen. 31 Prozent der Autobesitzer in Deutschland sagen, dass Händler und Monteure die wichtigste Rolle bei der Entscheidung für Ersatzreifen spielen.

Die **Allianz Zukunft Reifen (AZuR)** begrüßt die neue EU-Verordnung zum Exportstopp für Altreifen, da diese Regelung Chancen für das Reifen-Recycling in Europa schaffe. Die neue EU-Abfallverbringungsverordnung bringt strengere Regeln für den Export gebrauchter Reifen in Nicht-OECD-Staaten mit sich. Mit dem zu erwartenden Rückgang der Exporte werden künftig bis zu 800.000 Tonnen gebrauchter Reifen zur klimagerechten Verwertung in der EU verbleiben. Das eröffnet neue Chancen für eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft in Deutschland und Europa.

Der Anteil von Seal- und Silentreifen am Altreifenaufkommen ist laut Einschätzung der **Initiative ZARE (Zertifizierte Altreifenentsorger)** auf rund vier Prozent gestiegen. Dies ist für die fach- und umweltgerechte Entsorgung problematisch, da die selbstabdichtenden oder schalldämpften Reifen nur mit erhöhtem Aufwand und besonderen Maßnahmen recycelt werden können. Sealreifen können zudem nicht rund erneuert werden.



Sicher?



Geht einfacher.



Erfahren Sie mehr!





Foto: Alcar

Optimierte Verfügbarkeit

RDKS | Die Alcar Gruppe ist eine neue strategische Vertriebspartnerschaft mit CUB Elecparts Inc. eingegangen. Alcar ist damit offizieller Vertriebspartner für die Reifendruckkontrollsysteme (RDKS) und verwandte Produkte von CUB in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Frankreich und Italien. Ausschlaggebend für die Entscheidung von CUB waren die Servicebereitschaft, das leistungsfähige Distributionsnetzwerk sowie die umfas-

sende Länderabdeckung der Alcar Gruppe. Diese Partnerschaft soll zahlreiche Vorteile für bestehende und zukünftige Kunden in den genannten Märkten mit sich bringen. Alcar garantiert, dass alle bestehenden Kunden in den genannten Regionen weiterhin uneingeschränkt über die lokalen Alcar-Vertriebsorganisationen betreut werden. Gleichzeitig soll die Zusammenarbeit eine optimierte Produktverfügbarkeit sicherstellen. ha

Leicht und extrem belastbar

Räder | Dymag Technologies Ltd., eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Borbet GmbH, und Advanced International Multitech Co., Ltd. (AIM) haben eine strategische Partnerschaft angekündigt, um die Entwicklung und Industrialisierung von Carbon-Hybrid- und Verbundwerkstoff-Radtechnologie für die Automobil- und Motorradindustrie zu beschleunigen. Diese Zusammen-

arbeit vereint Dymags Expertise in der Carbonradtechnologie, Borbets Position als einer der weltweit führenden Hersteller von Premium-Aluminiumrädern für Erstausrüstung und den Ersatzteilmarkt sowie AIMs moderne Fertigungskapazitäten als Taiwans größtem Unternehmen für Carbonverbundwerkstoffe, um einen neuen Standard für leichte, extrem belastbare Radlösungen zu schaffen. ha



Foto: Borbet

Partner für High-End-Fahrertrainings

Reifen | Kumho Tire Europe und die Driving Concept GmbH geben ihre Zusammenarbeit bekannt. Driving Concept ist Full-Service-Dienstleister für alle au-

tomobilen Themen, insbesondere in der Aus- und Weiterbildung von Testfahrern, Ingenieuren, Behörden- und Streitkräf- tevertretern sowie Vorstandsfahrern mit

Personenschutz. Das Unternehmen gilt als Experte für High-End-Trainings im Automobilbereich.

Kumho ist offizieller Reifenpartner von Driving Concept, und so werden Kumho-Reifen auf sämtlichen Trainings- und Servicefahrzeugen eingesetzt, sowohl während Fahrer- und Instruktor- Ausbildungen als auch bei Fahrversuchen für Kunden aus der Automobilindustrie.

Als exklusiver Reifenpartner erhält Kumho zudem Markenpräsenz auf den Trainingsfahrzeugen, in den Social-Media-Kanälen, auf der Website sowie auf der Teambekleidung von Driving Concept. ha



Foto: Kumho

Gelebte Gemeinschaft

Handel | Bei der Jahrestagung des Partnerschaftskonzepts MLX der Ihletires GmbH in Prag kamen rund 150 Teilnehmer aus ganz Deutschland zusammen. Auf dem Programm für die Reifenhändler sowie Vertreter von Werkstätten und Autohäusern standen Fachvorträge aus Vertrieb, Marketing und Verkauf sowie ein praxisnaher Workshop mit dem Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV). Eine exklusive Werksbesichtigung beim Reifenhersteller Nexen bot Einblicke in Fertigungsprozesse, Qualitätssicherung und Zukunftstechnologien. Ein besonderes Highlight war eine Dinnerschiffahrt auf der Moldau als Dank für langjährige Partnerschaften. „Diese Tage zeigen, wofür MLX steht. Für Vertrauen, Wachstum und für echte Beziehungen, die weit über Zahlen und Strategien hinausreichen“, sagte Juliette Ribbert, Geschäftsführerin der Ihle-

tires GmbH. Der langjährige MLX-Partner Matthias Bayer von der Ostsee Tankstelle formulierte es so: „Was MLX für mich ausmacht, sind nicht nur die Konditionen, sondern das Team, auf das man

sich stets verlassen kann.“ Die MLX-Partner profitieren von Einkaufsvorteilen, Marketingunterstützung, Flottenabrechnung, Traffic-Generierung, schneller Lieferung und persönlichem Service. ha



Foto: Ihletires

WINTERREIFEN DER NÄCHSTEN GENERATION: FALKEN REIFEN



**EUROWINTER
HS02 PRO**

Dank seiner herausragenden Laufflächenmischung bietet der EUROWINTER HS02 PRO die perfekte Balance zwischen Schnee und Nass-Grip unter allen winterlichen Bedingungen. Bestens geeignet für sportliche Autos mit hohem Speed- und hohem Last-Index wie SUV und CUV.

Mehr Informationen: falkenreifen.de



© Volkswagen 2022



Foto: Hankook

Voll angekommen

Reifen | Jubiläum bei Laufenn: Seit 2015 bietet die Schwestermarke des Premium-Reifenherstellers Hankook in Europa qualitativ hochwertige Reifen aus dem Pkw-Segment an. 2020 folgte die Einführung von Nutzfahrzeugprofilen. Heute ist Laufenn eine globale Marke, die in über 100 Ländern vertreten ist. Parallel zur Marktpräsenz erweiterte sich das Produktportfolio: Von insgesamt 230 Dimensionen baute Laufenn sein Pkw-Sor-

timent auf 341 Größen aus, das Nutzfahrzeug-Portfolio zählt derzeit 18 Dimensionen. Jetzt wird Laufenn auch in der Erstausrüstung für einen europäischen Automobilhersteller aktiv. „Dieses Vertrauen zeigt, dass Laufenn innerhalb weniger Jahre nicht nur bei den Endkunden, sondern auch in der Industrie voll angekommen ist“, sagte Jongho Park, Präsident und Chief Operating Officer von Hankook Tire Europe. ha

Parade des Fortschritts

Reifen | Pirelli eröffnete das Goodwood Festival of Speed 2025 mit einer Parade von Supersportwagen, die zusammen über 10.000 PS auf die Straße brachten. Das Unternehmen feierte damit die Einführung der fünften Generation des Reifens P Zero und gleichzeitig das 40-jährige Jubiläum des Reifens, der 1985 als Vorreiter im Segment der Ultra-Hochleistungsreifen (UHP) debütierte. Seitdem rüstete Pirelli die legendärsten Autos der Welt mit dem P Zero aus und entwickelte mehr als 3.000 maßgeschneiderte Versionen des Reifens. Alle Autos des Festivals demonstrierten die charakteristischen Eigenschaften des Pi-

relli P Zero, sei es ein Profil-design, das Slick-, Intermediate- und Regenprofile kombiniert, oder die „Elect“-Technologie, die Pirelli speziell für Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge entwickelt hat. Zu erleben war auch Pirellis innovatives Cyber-Tyre-System. Dieses erfasst Echtzeitdaten über Sensoren im Reifen, verarbeitet sie mit internen Algorithmen und leitet sie anschließend an die Elektronik des Fahrzeugs weiter. ha



Foto: Pirelli



Foto: Reifen Baierlacher

Individuell und komplett

Räder | Reifen Baierlacher bietet maßgeschneiderte Kompletttradrösungen von der digitalen Bestellung bis zur Just-in-Time-Lieferung. Drei Kompletttradraststraßen garantieren höchste Effizienz bei der Montage. Ob für saisonale Spitzen oder die kontinuierliche Serienbelieferung: Die strukturierte Prozessarchitektur ermöglicht schnelle Durchlaufzeiten und eine verlässliche Produktionspla-

nung. Die individuellen Kompletttradrösungen gibt es in den Dimensionen 10 bis 24 Zoll. Für eine sofortige Inbetriebnahme ohne zusätzliche Programmierung kommen vorprogrammierte RDKS-Sensoren (Reifendruckkontrollsysteme) zum Einsatz. Im Onlinekonfigurator finden Kunden volle Transparenz von der Felgenauswahl bis zur RDKS-Kompatibilität. ha

Sieben Jahrzehnte Verantwortung

Recycling | Kurz Karkassenhandel feierte sein 70-jähriges Bestehen mit über 200 Gästen, die ein prall gefülltes Programm erwartete: Vom Lkw-Ziehen über Golf-Dart, kreatives Reifenbemalen

bis hin zum Parcours zur Kreislaufwirtschaft. Die Kurz Karkassenhandel GmbH ist ein zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb und befasst sich seit der Gründung 1955 mit professioneller Altreifenentsor-

gung aller Reifenarten. „An unserem Fest war ein wirklich ungewöhnlich heißer Tag – einer, der zeigt, dass der Klimawandel real ist. Und einer, der beweist, dass Recycling und Kreislaufwirtschaft nicht nur sinnvoll, sondern alternativlos sind“, so Hanna Raff, heutige Geschäftsführerin und Enkelin des Firmengründers Karl Kurz. Zusätzlich hob sie die Leistung ihres Teams hervor: „Ob im Alltag oder beim Feiern – auf unser Team ist einfach Verlass. Dieses Fest haben unsere Mitarbeiter mit genauso viel Energie organisiert, wie sie sie sonst im Job zeigen.“ Franz Mayer, Vermieter und langjähriger Freund des Unternehmens, sowie Christina Guth, Gründerin des AZuR-Netzwerkes und enge Weggefährtin von Karl Kurz, teilten ihre Erinnerungen. Unter den Gästen wurden der enge Austausch und die familiäre Atmosphäre vielfach hervorgehoben. ha



Foto: Kurz

**JETZT
KAUFEN &
GESCHENK
SICHERN!***

KUMHO



* Satz KUMHO Winter- oder Ganzjahresreifen ≥ 16 Zoll kaufen und 385-teiliges BRYX Baustein-Set Gratis erhalten. Aktion gültig vom 15.09. – 24.12.2025. Nur solange der Vorrat reicht. Mehr Informationen und die vollständigen Teilnahmebedingungen unter app.kumho.de



Foto: Dirk Vindken

Je nach Vorliebe

Reifentest | In unserem Winterreifentest der Größe 215/55 R 17 haben wir sieben Pneus und einen Ganzjahresreifen gegeneinander antreten lassen. Und das sowohl im Winter- als auch im Sommereinsatz auf zwei unterschiedlichen Teststrecken.

Winterreifen sind unter echten winterlichen Bedingungen nach wie vor das Maß der Dinge. Sie drehen auf Schnee so richtig frei und fühlen sich bei Minustemperaturen

wohl. Sieben namhafte Wintergummis haben wir ins Rennen geschickt, darunter der Bridgestone Blizzak 6, Continental Winter Contact 870 P, Goodyear Ultra Grip Performance 3, Michelin Alpin 7, Nokian Tyres Snowproof 2, Pirelli Cinturato Winter 2 und Vredestein Wintrac Pro+. Doch das Septett ficht den Wettkampf nicht unter sich aus: Ein Ganzjahresreifen grätscht respektlos dazwischen, der bekannt gute Goodyear Vector 4Seasons Generation 3, der allerdings nur zum Vergleich außer Konkurrenz mitläuft.

Die reinen Schneedisziplinen – sprich: Schnee-Handling, Schnee-Bremsen und Traktion auf Schnee – absolvierten wir auf dem Testgelände von Reifenhersteller

Nokian Tyres bei Ivalo im nordöstlichen Finnland. Nicht von ungefähr nennt Nokian Tyres das Areal vielsagend „White Hell“ – eine nicht ganz ungewollte Anspielung auf die „Grüne Hölle“, den berühmten Nürburgring in der Eifel. Die „sommerlichen“ Disziplinen hingegen nahmen wir auf dem „Hakka-Ring“ unter die Räder, das von Nokian Tyres erst vor Kurzem eröffnete, brandneue Testgelände südlich von Madrid.

Sicherer Grip

Wie schlagen sich die Testkandidaten im Winterbetrieb bei einer Vollbremsung aus 50 Kilometer pro Stunde bis zum

Stillstand auf fester, von Pistenbullys planierter Schneedecke? Kurze Antwort: durchwegs gut, einmal sogar sehr gut. Zwischen dem mit 24,94 Metern Bremsweg und mit Note „Sehr gut“ Bestplatzierten, dem Goodyear Ultra Grip, und dem Bridgestone Blizzak, der mit 26,43 Metern die längste Distanz bis zum Halt benötigte, liegen gerundet nur schmale 1,5 Meter. Das ist letztlich auf glattem Grund so gut wie nichts. Auch erfreulich: Alle Kandidaten blieben bei den ABS-Notbremsungen brav in der Spur, Lenkkorrekturen waren praktisch nicht nötig. Auch deshalb konnten wir stets die Note „Gut“ vergeben. Ein ausgezeichnetes Ergebnis. Sogar der mitlaufende Goodyear-Ganzjahresreifen machte da keine Ausnahme und reihte sich – wenn auch weiter hinten – unter den reinen Winterspezialisten ein.

Jetzt die umgekehrte Übung: Wie kräftig können die Winter-Pneus auf der identischen Rutschbahn aus dem Stand heraus beschleunigen? Angegeben wird die Zugkraft in Newton, zur besseren Veranschaulichung haben wir auch in Kilogramm umgerechnet. Das simuliert etwa die Stärken beim Anfahren am Berg auf einer verschneiten Fahrbahn – nur eben reproduzierbar. Die Traktionskontrolle bleibt bei dieser Übung natürlich angeschaltet. Sie harmonierte in den Testfahrzeugen sowohl im VW Passat Variant als auch Skoda Superb Combi ganz ausgezeichnet mit den getesteten Reifen. Obwohl die Unterschiede etwas deutlicher ausfallen als beim Bremsen, können sich auch diesmal alle Testkandidaten ein „Gut“ verdienen, einer sogar ein „Sehr gut“. Es ist wiederum der Goodyear Ultra Grip, der mit 2.614 Newton die Bestmarke setzt, der Michelin sichert sich mit rund 100 Newton Rückstand auf den Spitzenreiter Platz zwei. Danach geht es Schlag auf Schlag: Der Nokian Tyres bildet mit immer noch 2.391 Newton das Schlusslicht, sogar noch knapp geschlagen vom außer Wertung mitlaufenden Goodyear 4Seasons.

Die Kurve gekratzt

Anders als beim Nass- oder erst recht beim Trockenhandling geschieht beim Snow-Handling alles in vergleichsweise moderatem Tempo. Doch der Schein trügt, das Fahren im Grenzbereich auf Schnee ist wie ein kleiner Ritt auf Mes-

Die Testreifen: 215/55 R 17 94/98 H/V*		Preis**	Made in
BRIDGESTONE	Blizzak 6	ca. 153 €	Italien
CONTINENTAL	Winter Contact 870 P	ca. 153 €	Frankreich
GOODYEAR	Ultra Grip Performance 3	ca. 153 €	Polen
MICHELIN	Alpin 7	ca. 157 €	Spanien
NOKIAN TYRES	Snowproof 2	ca. 128 €	Finnland
PIRELLI	Cinturato Winter 2	ca. 161 €	Rumänien
VREDESTEIN	Wintrac Pro+	ca. 132 €	Ungarn
GOODYEAR	Vector 4Seasons G3 (o.W.)*	ca. 137 €	Polen

* Geschwindigkeits/Traglast-Index 94 H: Continental / Geschwindigkeits/Traglast-Index 94 V: Michelin / Geschwindigkeits/Traglast-Index 98 V XL: Bridgestone, Goodyear, Nokian, Pirelli, Vredestein, Goodyear Ganzjahresreifen zum Vergleich / ** Preisstand Juni 2025

sers Schneide. Denn der Grat zwischen Noch-Haftung und Abflug in der Kurve ist schmal. Grundsätzlich sollen gute, moderne Winterreifen dem Autofahrer ein sicheres Gefühl vermitteln – Bremsen, Lenken, Beschleunigen im schnellen Wechsel müssen ein Mindestmaß an gewohnten Fahrzeugreaktionen garantieren. Doch das Medium Schnee hat so seine eigenen Vorstellungen von Haftung und Reibung. Schnee ändert mit der Temperatur und mit der Verdichtung teils sehr deutlich seine Kontakt-Eigenschaften: mal erstaunlich griffig, ja fast

klebrig – mal eisig-rutschig und völlig anders als tags zuvor.

Auf der kontinuierlich präparierten Handlungspiste und bei gleichbleibend minus acht Grad Celsius haben wir es hingegen mit konstanten Bedingungen zu tun, nur so lassen sich die Unterschiede der Reifen überhaupt herausfahren. Allen Probanden ist ein ab mittleren Lenkwinkeln mehr oder weniger ausgeprägtes Untersteuern zu Eigen – Continental, Bridgestone und vor allem Michelin etwa zeigen dieses Merkmal eher etwas ausgeprägter, worunter die Lenkpräzision geringfügig

Kurzfassung

Drei Empfehlungen, viele gute Winterreifen: Das ist die Bilanz unseres Tests von sieben Premium-Pneus unterschiedlicher Hersteller. Auch ein Ganzjahresreifen war im Testfeld und lieferte eine Überraschung.

Bremsen auf Schnee

Goodyear Ultra Grip Performance 3	24,94 0,0 102,7 % (81 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	25,41 6,8 100,8 % (79 Pkt.)
Michelin Alpin 7	25,52 7,5 100,4 % (79 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P	25,62 8,2 100,0 % (78 Pkt.)
Nokian Tyres Snowproof 2	25,95 9,9 98,7 % (77 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	26,08 10,5 98,2 % (77 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	26,43 11,9 96,9 % (76 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	26,39 11,7 97,1 % (76 Pkt.)

Vollbremsung aus 50 km/h mit ABS. Messung bis 0 km/h auf festgefahretem Schnee. Mindestens 10 Bremsungen. Bremsweg in Meter (rot), Restgeschwindigkeit (blau) in km/h, Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz), Punkte in Klammern (grau), Restgeschwindigkeit = Weiterfahrgeschw. ggü. Bestem im Moment dessen Stillstands.
* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Traktion auf Schnee

Goodyear Ultra Grip Performance 3	2614 (266 kg) 109,3 % (81 Pkt.)
Michelin Alpin 7	2512 (247 kg) 104,8 % (78 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	2495 (245 kg) 104,0 % (78 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	2467 (242 kg) 102,8 % (78 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	2459 (241 kg) 102,5 % (77 Pkt.)
Conti Winter Contact TS 870 P	2398 (235 kg) 100,0 % (76 Pkt.)
Nokian Tyres Snowproof 2	2374 (233 kg) 99,1 % (76 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	2391 (235 kg) 99,7 % (76 Pkt.)

Durchschnittliche Zugkraft in Newton (in Klammern: Kilogramm) auf festgefahre- nem Schnee. Verhältnis zur Referenz in Prozent. Punkte in Klammern (grau). Der Test wird wiederholt, bis die Ergebnisse statistisch sicher sind.
* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft



Ein Škoda Superb Combi diente neben einem VW Passat als Testwagen.

Handling auf Schnee

Goodyear Ultra Grip Performance 3	Gut (78 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	Gut (77 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P	Befriedigend (73 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	Befriedigend (73 Pkt.)
Nokian Tyres Snowproof 2	Befriedigend (72 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	Befriedigend (71 Pkt.)
Michelin Alpin 7	Befriedigend (71 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	Befriedigend (71 Pkt.)

Definierte Handling- sowie Slalomprüfungen auf festgefahre- nem Schnee. Ent- scheidend ist der subjektive Eindruck mit guter Seitenführung und weitem Grenzbereich. Punkte in Klammern (grau)
* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

leidet und was bei stärkeren Lastwechseln als Reaktion ein sich in die Kurve hineindrehendes Fahrzeug zur Folge hat. Das ESP hat ordentlich zu tun und fängt seine Mandanten sicher wieder ein. Ganz anders der Goodyear, aber mit leichten Abstrichen auch der Pirelli: Die Hinterachse bleibt deutlich stabiler, auch bleibt das Auto insgesamt beim scharfen Bremsen ruhiger und in der Spur. Der Vredestein erreicht nicht ganz das Niveau von Good- year und Pirelli, fährt sich aber dennoch

angenehm flüssig. Der Nokian Tyres gibt sich im Charakter ähnlich wie der Bridge- stone, auch ihm fehlt eine gewisse „Cont- enance“ im Grenzbereich, das heißt, die Quertraktion bricht etwas ein.

Der Außenseiter namens Goodyear Vector 4Seasons G3 kopiert in gewisser Weise die Verhaltensmuster der „echten“ Winterreifen, erreicht aber nicht das hö- here Niveau seines Winter-Pendants aus eigenem Hause oder das des Pirelli – doch beeindruckt er alleine dadurch, wie ver-

gleichsweise locker er hier mit dem Test- feld mithält.

Zusammenfassend lässt sich nach den Winterprüfungen im arktisch kalten Iva- lo sagen: Der Goodyear Ultra Grip Perfor- mance 3 ist mit knapp über 800 Punkten und dem einzigen „Sehr gut“ im Win- ter-Teil der Schneekönig. Dichtauf folgen mit „Gut“ der Pirelli, der insbesondere beim Handling und beim Bremsen auf Schnee überzeugte, sowie der Michelin, der speziell beim Bremsen und in der Traktion Punkte sammelte. Alle anderen verdienen sich insgesamt ebenfalls ein „Gut“, auch wenn es bei Bridgestone und Nokian Tyres mit 754 Punkten im Winter- teil schon etwas knapp wurde (Grenzwert 750 Punkte). Einzig der Goodyear-Ganz- jahresreifen konnte auf Schnee trotz zwei guter Einzelbewertungen mit insgesamt 748 Punkten nur noch ein „Befriedigend“ einfahren – was für den Allrounder unter den Winter-Spezialisten aber durchaus beachtlich ist. Das festigt die Erkenntnis, dass die Winter-Performance aller hier getesteten Reifen wirklich sehr homogen auf hohem Niveau liegt.

Wir werfen den Anker

Wir wechseln nun vom frostigen Finnland ins vorfrühlingshafte Spanien. Erste Test- disziplinen sind dort die sicherheitsrele- vanten Kapitel Bremsen auf Nässe und trockenem Asphalt. Das müssen auch die

Winter-Spezialisten ohne Fehl und Tadel beherrschen, denn dick verschneite Fahr- bahnen sind inzwischen zumindest in Deutschland eher die Ausnahme. Deshalb werten wir die Trocken- und Nassprüfungen gegenüber den Winterprüfungen auch im Verhältnis 60 zu 40 Prozent.

Starten wir mit der Trocken-Übung aus 100 Kilometer bis zum Stillstand: Hier holt sich der Conti mit 40,08 Metern und knapp einem Meter Vorsprung die Krone, es folgen Bridgestone sowie dichtauf Goodyear und Michelin – alle- samt gut. Für Pirelli, Nokian Tyres und Vredestein bleibt bei über 20 Kilometer pro Stunde Restgeschwindigkeit gegen- über dem Bremsbesten nur ein „Befriedi- gend“. Und der All-Season-Goodyear? Würde sich mit guten 40,65 Metern glatt Platz zwei sichern, wäre er nicht außer- halb der Wertung mitgelaufen. Insgesamt muss man aber feststellen: Winter- reifen bremsen auf trockenem Asphalt tendenziell deutlich länger als vergleich- bare Sommerreifen. Deshalb ergibt es auch unabhängig von Fahrstil, Verschleiß und Temperaturen keinen Sinn, Winter- reifen während des Sommers einfach durchzufahren. Nicht von ungefähr prak- tiziert etwa Italien ein „situatives“ Win- terreifenverbot in den Sommermonaten.

Zurück zu unseren Bremstests: Jetzt ist die nasse Fahrbahn dran. Hier zeigen sich alle Testkandidaten von ihrer aller- besten Seite: Gut 1,5 Meter liegen zwi-

schen Test-Bestem und dem Schlusslicht. Das ist vergleichsweise wenig. Spitzen- reiter auf Nässe ist der Bridgestone mit 29,99 Metern aus 80 Kilometer pro Stun- den bis zum Stillstand. Der Conti kann es mit nur drei Zentimetern mehr fast ge- nau so gut. Das ergibt für beide ein „Sehr gut“. Mit etwas Abstand folgen Vre- destein, Nokian Tyres, Pirelli, Goodyear und Michelin, die sich alle ein „Gut“ ver- dienen. Unser AllSeason-Einzelkämpfer reiht sich hier im Mittelfeld ein. Auch hier liegen alle Testreifen auf einem Ni- veau – und das ist nach wie vor hoch.

Dancing in the rain

Und wie fahren sich unsere Wettkämpfer auf dem Nass- und Trockenhandling-Par- cours? Beginnen wir mit dem Nasshand- ling. Hatte der Conti auf dem Schnee-Par- cours eine eher durchwachsene Show abgeliefert, zeigt der Hannoveraner hier, was eine gelungene Nässe Mischung zu leisten imstande ist. Sehr Sommerrei- fen-ähnlich, wenn auch auf niedrigerem Grip-Niveau, wieselt der Conti durch die Kurven, lenkt stets willig und exakt ein, bleibt stabil beim Anbremsen, bietet ein hohes Maß an Beherrschbarkeit – sehr gut im Rahmen der Möglichkeiten eines Wintergummis. Wer reicht an diese Steil- vorlage heran? Es ist zur Überraschung der Vredestein, der dem Conti frech in

die Parade fährt und dessen Schau fast kopiert. Nur um Nuancen rangiert der Holländer mit einem starken „Gut“ unter dem Niedersachsen. Als Shooting Star der zweiten Kategorie entpuppt sich der Michelin: Auch er erfreut mit gleichmä-



Reifentests sind eine Logistikherausforde- rung, die Reifensätze müssen parat stehen.

ßigem Seitenkraftaufbau, nur das fast Michelin-typische, etwas zu ausgeprägte Untersteuern kostet Agilität und den ei- nen oder anderen Bewertungspunkt. Für ein „Gut“ reicht es dennoch deutlich.

Zur Kategorie Nummer drei zählen wir das Trio aus Bridgestone, Goodyear und Pirelli: Allen gemeinsam ist eine Mi- schung aus etwas zu dominantem Unter-



Anspruchsvolle Testbedingungen mit frostigen Temperaturen im finnischen Ivalo.



Die Sommerprüfungen fanden auf der spanischen Teststrecke „Hakka-Ring“ statt.

steuern, gepaart mit einer gewissen „Aufzuchtendenz“. Das heißt, dass das Fahrzeug nach Lastwechseln etwas zu willig in die Kurve eindrehet. Fahrwerksingenieure sprechen dann von zu hoher Gier-Beschleunigung. Klar, das ESP fängt diese Eigenart wieder ein, doch lässt es Rückschlüsse auf ein nicht hundertprozentig abgestimmtes Eigenlenkverhalten zu – wohlgeklärt im Grenzbereich, also dort, wo der Normalfahrer sich eher selten bewegt. Doch in gewissen prekären Situationen tritt es eben zu Tage. Wir geben den dreien ein „Befriedigend“. Die Produkte von Gastgeber Nokian Tyres und der AllSeason von Goodyear sind sich sehr ähnlich: Sie fahren sich auf dem regneten Parcours etwas unrund, schieben mal etwas über die Vorderräder, mal drängt das Heck ein wenig nach außen. Bei beiden erfolgt der Abriss der Nässehaftung etwas zu abrupt, hier reicht es zu einem „Befriedigend“.

Genug bei Nässe mit der Fliehkraft gekämpft, wechseln wir rüber zum Trockenhandling. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Disziplin nicht zwingend die Domäne von Winterreifen ist. Aber es sagt etwas darüber aus, wie sich ein Winterreifen etwa auf trocken-kalter Winterautobahn bei einem plötzlichen Ausweichmanöver verhält. Bei tagsüber durchgehend Plus neun Grad Celsius fahren sich alle Testreifen erfrischend „sommerlich“, die

Umstellung zum Saisonwechsel ist für Autofahrer also heute kein Thema mehr. Insbesondere der Conti, der Bridgestone, aber auch erneut der Vredestein glänzen mit willigen Lenkreaktionen, angenehmem Rückstellmoment, sehr gutmütigem Verhalten im Grenzbereich und hoher Bremsstabilität – alle sehr gut. Noch erstaunlicher: Nur knapp dahinter würde sich der AllSeason-Goodyear mit einem „Gut“ im oberen Bereich einreihen.

Goodyear Nummer zwei – der eigentliche Winterreifen – reicht an seinen Konzernbruder nicht ganz heran, überzeugt dennoch mit durchgängig guten Bewertungen. Etwas aus der Art schlägt der Michelin, der sich – grundsätzlich untersteuernd ausgelegt – nicht sonderlich willig ums Eck bewegt und bei Lastwechseln wiederum leicht zum Nachdrü-



Ein Kunstkopf nimmt die Störgeräusche im Fahrzeug bis ins Detail auf.

cken des Hecks neigt. Der Nokian Tyres wiederum zeigt sich von ganz anderem Charakter: Erfreut er zunächst mit fein abgestimmtem Basishandling, baut dieses nach mehreren Runden in der Performance wieder etwas ab – das lässt eine Bewertung mit „Gut“ gerade eben nicht mehr zu. Der Pirelli macht paradoxerweise gerade andersherum: Fährt er sich anfangs eher unrund und dreht bei Gaswegnahme nicht übermäßig, jedoch vernehmlich ein, so stabilisiert sich sein leicht untugendhaftes Verhalten mit jeder Runde: Es scheint, die zunehmende Erwärmung des Gummis hat hier Einfluss. Doch dem Normalfahrer wollen wir im Alltag keine solche Aufwärmrunde empfehlen und klassifizieren den Pirelli Cinturato Winter daher mit einem satten „Befriedigend“.

Freischwimmer für alle

Nun geht es zu den Aquaplaning-Tests. Beim Aquaplaning geht der Kontakt des Reifens auf einer nassen Straße verloren, was das Fahrzeug nicht mehr steuerbar macht. Das Längs-Aquaplaning ist zu Recht besonders tückisch und gefürchtet, da es gerne unvorhergesehen in Spurrinnen oder Senken auf Autobahnen und Schnellstraßen auftritt, wo höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Schwimmt der Reifen im Wasser auf, ist der Fahrer machtlos. Weder Bremse noch Lenkung des Fahrzeugs reagieren, man ist nur noch Passagier, bis die Pneus wieder Bodenkontakt bekommen. Genau diese Aufschwimmgeschwindigkeit eines Reifens wird im Längs-Aquaplaning-Becken ermittelt. Das Tempo wird bei jeder Durchfahrt durch das sieben Millimeter hoch gefüllte Becken gesteigert, bis die Elektronik den Abriss ermittelt.

Bei dieser Übung erleben wir eine handfeste Überraschung: Durchweg alle Testkandidaten überzeugen mit wahrlich exorbitant hohen Abriss-Werten. Bester ist der Nokian Tyres mit sage und schreibe 92,4 Kilometern pro Stunde, aber auch der Conti als letzter im Testfeld liegt mit 89,2 Kilometern pro Stunde nur rund drei Kilometer pro Stunde darunter. Selbst der Goodyear AllSeason ist mit 87,5 Kilometern pro Stunde immer noch spitze. Solche Tempi haben wir in dieser Breite bislang noch nicht erlebt. Deshalb bekommen alle für diese Leistung ein

Bremsen trocken / Restgeschwindigkeit

Conti Winter Contact TS 870 P	40,08	0,0	100,0 %	[(81 Pkt.)]
Bridgestone Blizzak 6	40,92	14,3	97,9 %	[(78 Pkt.)]
Goodyear Ultra Grip Performance 3	41,19	16,4	97,3 %	[(77 Pkt.)]
Michelin Alpin 7	41,59	19,1	96,4 %	[(76 Pkt.)]
Pirelli Cinturato Winter 2	41,86	20,6	95,7 %	[(75 Pkt.)]
Nokian Tyres Snowproof 2	42,54	24,1	94,2 %	[(73 Pkt.)]
Vredestein Wintrac Pro+	43,06	26,3	93,1 %	[(71 Pkt.)]
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	40,65	11,8	98,6 %	[(79 Pkt.)]

ABS-Vollbremsung 100-0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto besser. Bremsweg in Meter (rot), Restgeschwindigkeit (blau) in km/h, Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz). Punkte in Klammern (grau). Restgeschwindigkeit = Weiterfahrgeschw. ggü. Bestem im Moment dessen Stillstands.

* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Bremsen nass / Restgeschwindigkeit

Bridgestone Blizzak 6	29,99	0,0	100,1 %	[(81 Pkt.)]
Continental Winter Contact TS 870 P	30,02	2,5	100,0 %	[(81 Pkt.)]
Vredestein Wintrac Pro+	30,77	12,7	97,5 %	[(78 Pkt.)]
Nokian Tyres Snowproof 2	31,01	14,5	96,8 %	[(77 Pkt.)]
Pirelli Cinturato Winter 2	31,25	16,1	96,1 %	[(77 Pkt.)]
Goodyear Ultra Grip Performance 3	31,36	16,7	95,7 %	[(76 Pkt.)]
Michelin Alpin 7	31,66	18,4	94,8 %	[(76 Pkt.)]
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	31,08	15,0	96,6 %	[(77 Pkt.)]

ABS-Vollbremsung 80-0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto geringer das Kollisionsrisiko. Wie beim Trockenbremsen: 8 Messungen, 1 Fahrer, Tank mind. 4/5 voll. Bremsweg in m (rot), Restgeschw. in km/h (blau), Verhältnis zur Referenz in % (schwarz), Punkte in Klammern (grau). Restgeschw. = Weiterfahrgeschw. ggü. Bestem im Moment dessen Stillstands.

* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

„Sehr gut“. Etwas differenzierter und auch auf einem normaleren Niveau bewegen sich die Werte beim Quer-Aquaplaning, das gerne mal in überfluteten Aus- und Auffahrten auftritt. Auch hier überzeugt der Nokian Tyres mit 75,5 Kilometern pro Stunde, Platz eins und „Sehr gut“. Mit etwas Abstand folgen Vredestein, Goodyear, Bridgestone und Conti – allesamt „Gut“. Michelin und Pirelli kommen mit knapp unter 70 Kilometern pro Stunde nur noch auf ein „Befriedigend“.

Rollin´, Rollin´, Rollin´

Der Rollwiderstand, kurz Rowi, ist heutzutage ein heißes Eisen. Er hat einen direkten Einfluss auf den Spritverbrauch eines Automobils oder – im Falle eines E-Mobils – auf dessen Reichweite. Man darf aber hier nicht übersehen, dass niedriger Rowi und guter Nass-Grip lange Zeit als unvereinbar galten – Grund sind die völlig unterschiedlichen Frequenzbereiche, in denen Rowi und Nassgriff arbeiten und optimiert werden

müssen. Das gleichzeitig zu optimieren, bekommt die Reifenindustrie mit ausgeklügelten Gummi-Mischungen inzwischen ziemlich gut hin, doch die Aufgabe bleibt anspruchsvoll. Wie sieht es denn nun bei unseren Winterreifen aus? Spitzenreiter und damit sehr gut ist hier der Michelin Alpin 7 mit 6,9 Kilogramm pro Tonne. Der französische Traditions-Hersteller ist inzwischen nicht nur für die fast schon sprichwörtliche Langlebigkeit seiner Produkte bekannt, sondern legt auch auf den Rollwiderstand und andere umweltschonende Technologien höchsten Wert. Doch das tun andere auch und so landet der Conti nur denkbar knapp auf Platz zwei („Sehr gut“), gefolgt vom Goodyear Ultra Grip mit 7,3 Kilogramm pro Tonne und der Note „Gut“. Dann klafft eine kleine Lücke zu den befriedi-



Schwerstarbeit für den Mechaniker: Rund 120 Mal hieß es wechseln.

genden Bridgestone, Nokian Tyres und Pirelli. Sie gönnten sich einheitlich 8,1 Kilogramm pro Tonne, der Vredestein trägt mit 8,4 Kilogramm pro Tonne beim Rowi die rote Laterne. Und der AllSeason-Goodyear? Eine kleine Sensation: Mit 6,7 Kilogramm pro Tonne liefert er sogar den Bestwert.

Hören und fühlen

Blieben noch die Themenfelder Innengeräusch und Abrollkomfort. Bei Ersterem ergibt sich wieder ein ziemlich homogenes Bild. Die Winterreifen neuester Generation sind sehr leise, stören nicht mehr wie früher durch Brummen, Jaulen oder Wummern und erreichen fast das Niveau von Sommerreifen. Der Goodyear Ultra Grip und nur einen Hauch dahinter der

Michelin sind die leisesten Pneu im Testfeld und werden mit einem „Sehr gut“ belohnt. Dahinter reiht sich der ebenfalls sehr angenehm klingende und leise Bridgestone ein. Conti, Nokian Tyres, Pirelli und Vredestein liegen fast alle auf einem Niveau und erhalten ebenfalls die Note „Gut“.

Die Überraschung: Unser Mitläufer für alle vier Jahreszeiten ist sogar flüsterleise und teilt sich mit dem Michelin Punktzahl und Note (80 Punkte – „Sehr gut“). Auch beim Abrollkomfort liegt das Feld

dicht beisammen, nur Nuancen machten den Unterschied. Continental, Goodyear Ultra Grip und Michelin gefielen uns am besten, meisterten mit ihrem Eigendämpfverhalten Betonquerfugen, Schlechtwegbahn, Schlaglöcher oder auch Kopfsteinpflaster am souveränsten („Sehr gut“). Dicht dahinter reihten sich Bridgestone, Vredestein, Nokian Tyres und Pirelli ein, die alle die Note „Gut“ verdienen. Der Goodyear-Vector-Ganzjahresreifen gefiel ebenfalls und hätte sich in der Wertung im Mittelfeld platziert.



Nicht so eindeutig

Die Winterreifen geben sich keine Blöße – sehen wir mal von den Handling-Disziplinen ab, bei denen größere Unterschiede zu Tage getreten sind. Doch ist das auf winterlichen Straßen – für die unsere Testkandidaten ja ausgelegt sind – so wichtig? Eher nicht, denn bei Schnee und Nässe wird in der Regel ohnehin eher etwas verhaltener gefahren. Die aus Tester-Sicht eher unbefriedigende Antwort auf die Frage nach dem besten Winterreifen aus unserem Testfeld lautet also: Man macht mit keinem Reifen etwas falsch. Der Conti ist nach Punkten unser Testsieger, holt sich seinen Vorsprung aber aus den sehr guten Trocken- und Nässewertungen. Auf Schnee ist er eher guter Durchschnitt. Umgekehrt sieht es beim Goodyear Ultra Grip Performance 3 aus. Er ist der Schnee-Meister unseres Tests und die richtige Wahl für alle, die in schneereichen Gebieten wohnen und fahren müssen. Gute Allrounder sind der Bridgestone Blizzak 6 und der Vredestein Wintrac Pro+ (jeweils mit Stärken im Trockenen und Nassen), der Pirelli Cinturato Winter 2 und der Michelin Alpin 7 überzeugen dagegen eher bei den Winterprüfungen. Nur der Nokian Tyres Snowproof 2 kann keine echten High-

lights setzen, ist aber trotzdem ein guter Winterreifen. Es kommt also auf die persönlichen Fahrprofile im Winter und die eigenen Vorlieben an. Oder lässt man es ganz sein und greift gleich zu unserem Mitläufer Goodyear Vector 4Seasons Generation 3? Der Ganzjahresreifen schlägt sich sogar unter den Winter-Spezialisten erstaunlich wacker und erzielt in der Gesamtnote ein „Gut“. Die stammt aber größtenteils aus den Nass- und Trockenwertungen, denn auf Schnee gerät er gegenüber den Kollegen fürs Frostige doch etwas ins Hintertreffen.

Dirk Vincken/Joachim Fischer/Alexander Junk

Test kompakt

Die Reifentester

Reifentyp	Test-Gewichtung in %	Bridgestone Blizzak 6	Conti Winter Contact TS 870 P (Referenz)	Goodyear Ultra Grip Performance 3	Michelin Alpin 7	Nokian Snowproof 2	Pirelli Cinturato Winter 2	Vredestein Wintrac Pro+	Goodyear Vector 4Seasons G3
Nass-/Trocken-Wertung									
Handling trocken	15	++	++	+	○	○	○	++	+
Handling nass	20	○	++	○	+	○	○	+	○
Bremsen trocken	15	+	++	+	+	○	○	○	+
Bremsen nass	20	++	++	+	+	+	+	+	+
Aquaplaning längs	10	++	++	++	++	++	++	++	++
Aquaplaning quer	5	+	+	+	○	++	○	+	○
Rollwiderstand	5	○	++	++	++	○	○	○	++
Abrollkomfort	5	+	++	++	++	+	+	+	+
Innengeräusch	5	+	+	++	++	+	+	+	++
Ergebnis Nass/Trocken	100%	786,5 Punkte GUT	805,5 Punkte SEHR GUT	771,5 Punkte GUT	773 Punkte GUT	759,5 Punkte GUT	758,5 Punkte GUT	779,5 Punkte GUT	770,5 Punkte o. W.
Schnee-Wertung									
Handling Schnee	25	○	○	++	○	○	+	○	○
Bremsen Schnee	40	+	+	++	+	+	+	+	+
Traktion Schnee	35	+	+	++	+	+	+	+	+
Ergebnis Schnee	100%	754,5 Punkte GUT	760,5 Punkte GUT	802,5 Punkte SEHR GUT	766,5 Punkte GUT	754 Punkte GUT	778 Punkte GUT	783,5 Punkte GUT	747,5 Punkte o. W.
Punkte Nass-/Trocken-Wertung	60%	471,9	483,3	462,9	463,8	455,7	455,1	467,7	462,3
Punkte Schnee-Wertung	40%	301,8	304,2	321,0	306,6	301,6	311,2	305,4	299,0
Summe Punkte	100%	774	788	784	770	757	766	773	761
Gesamtergebnis		GUT 3. Platz	GUT 1. Platz	GUT 2. Platz	GUT 5. Platz	GUT 7. Platz	GUT 6. Platz	GUT 4. Platz	o. W.

++ = sehr gut + = gut ○ = befriedigend □ = ausreichend ■ = mangelhaft o.W. = ohne Wertung

Handling nass

Continental Winter Contact TS 870 P	Sehr gut (80 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	Gut (78 Pkt.)
Michelin Alpin 7	Gut (77 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	Befriedigend (74 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	Befriedigend (73 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	Befriedigend (73 Pkt.)
Nokian Tyres Snowproof 2	Befriedigend (72 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	Befriedigend (72 Pkt.)

Auch bei Nässe ist die subjektive Beurteilung das entscheidende Kriterium. Leichte Beherrschbarkeit, gutmütiger Haftungsabriss und präzises Lenkansprechen sichern Bestnoten. Weniger gut: Wechsel zwischen Unter- und Übersteuern oder unzureichende ESP-Regelgüte. Punkte-Wertung (Pkt.): Maximal 100 Punkte zu vergeben. Punkte in Klammern (grau).

* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Handling trocken

Bridgestone Blizzak 6	Sehr gut (80 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P	Sehr gut (80 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	Sehr gut (80 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	Gut (76 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	Befriedigend (74 Pkt.)
Michelin Alpin 7	Befriedigend (73 Pkt.)
Nokian Tyres Snowproof 2	Befriedigend (73 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	Gut (77 Pkt.)

Ausschlaggebend ist der subjektive Eindruck mit einem ausreichend breiten Grenzbe- reich ohne überfordernde Lastwechselreaktionen. Hohe Lenkpräzision, gleichmäßiger Seitenkraftaufbau sowie ein lenkunterstützendes Rückstellmoment wirken sich positiv auf die Bewertung aus. Punkte in Klammern (grau).

* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

asp
AUTO SERVICE PRAXIS

Continental Winter Contact TS 870 P
GUT
Im Test 2025: 7 Winterreifen
Dimension 215/55 R 17 (7 x gut)

EMPFEHLUNG

asp
AUTO SERVICE PRAXIS

Goodyear Ultra Grip Performance 3
GUT
Im Test 2025: 7 Winterreifen
Dimension 215/55 R 17 (7 x gut)

EMPFEHLUNG

asp
AUTO SERVICE PRAXIS

Bridgestone Blizzak 6
GUT
Im Test 2025: 7 Winterreifen
Dimension 215/55 R 17 (7 x gut)

EMPFEHLUNG

Schnee von gestern

Winterreifen | Laut BRV liegt der Handel im Sell-Out derzeit etwa auf Vorjahresniveau. Doch mehr als die Hälfte des zu erwartenden Verkaufspotenzials für 2025 steht noch aus. Ganzjahresreifen legen erneut zu, was auch bei den Neuerscheinungen spürbar ist.

Nachdem in den letzten Jahren die Winter immer milder wurden, ändert sich zusehends auch das Verbraucherverhalten. Michael Schwämmlein, Geschäftsführer Technik beim Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV), berichtet: „Eine steigende Tendenz bei Ganzjahresreifen ist schon über die letzten Jahre zu beobachten, mittlerweile aber auch in Gebieten, wo sie bislang einen relativ ge-

ringen Anteil hatten. So ist auch in Süddeutschland ein Zuwachs deutlich spürbar.“

Überwiegend positiv

Im bisherigen Jahresverlauf bis August liegt der Verkauf von Sommer- und Winterreifen kumuliert rund vier Prozent unter dem Vorjahr, während der Ganzjahresbereich etwa neun Prozent über

dem Vorjahr liegt. „In Summe liegen wir damit ungefähr auf Vorjahresniveau. Es ist aber zu bedenken, dass ein Großteil der Saisonverkäufe in den nächsten drei bis vier Monaten noch aussteht. Vor allem bei den Winterreifenverkäufen erwarten wir noch 80 Prozent dessen, was im Jahr abfließt. Im Pkw-Bereich insgesamt stehen aus den Erfahrungen der letzten Jahre somit noch rund 55 Prozent des zu erwartenden Verkaufspotenzials

















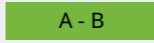





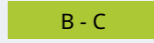



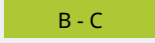















Immer mildere Winter beflügeln den Trend zu Ganzjahresreifen.

aus“, so Schwämmlein. In den letzten Abfragen der Reifenfachhandelsbetriebe beim BRV-Branchenbarometer zeigt sich erfreulicherweise eine überwiegend positive Tendenz. „Wir liegen beim Branchenindex derzeit bei 105, in den letzten quartalsweisen Abfragen lagen wir konstant im überwiegend positiven Bereich bei der Gesamteinschätzung“, erklärt Schwämmlein. Ein Indexwert über 100 steht dabei für eine überwiegend optimistische Einschätzung der aktuellen und der zukünftigen Entwicklung im Betrieb gegenüber dem Quartal des Vorjahres, ein Wert darunter für eine überwiegend pessimistische Einschätzung. Derzeit schätzen über 50 Prozent der gemeldeten Betriebe die generelle Handelslage als gut oder sehr gut ein, nur drei Prozent als schlecht oder sehr schlecht. Die Situation des eigenen Betriebs schätzen über 60 Prozent als gut oder sehr gut ein. Während die Stückzahlen ungefähr

Foto: Michelin

Winterreifen-Neuheiten Saison 2025/2026*

Hersteller										
Modell	Duravis All Season EVO	4Seasons Drive X5	Vanhawk 2 Winter EVO	Grabber Cross A/S	WinterCraft WP52+	CrossClimate 3	Seasonproof 2	Winter GT	Scorpion All Season SF3	Celsius AS2
Felgendurchmesser Zoll	15 - 17	15 - 18	15 - 17	16 - 22	13 - 21	16 - 20	15 - 20	16 - 20	17 - 21	15 - 20
Dimensionen Querschnitt Breite (mm)	70 - 55 185 - 235	k. A.	75 - 60 185 - 235	70 - 45 205 - 285	80 - 35 155 - 275	65 - 40 195 - 285	65 - 40 175 - 255	65 - 40 195 - 255	65 - 45 235 - 275	65 - 35 175 - 275
Geschwindigkeitsindex	S, R, H, T	k. A.	R, T	H, V	T - W	H - W	H - Y	H, V	H - Y	T - Y
EU-Label	  72 dB	k. A. k. A. k. A.	  72 - 73 dB	  72 dB	  71 - 73 dB	  72 dB	  70 dB	  72 dB	  71 - 72 dB	  71 - 72 dB
Auslegung					 		 			 

* Kein Anspruch auf Vollständigkeit.

auf Vorjahresniveau liegen, werden Umsatz und Marge als positiv und leicht steigend bewertet. „Ein kritischer Faktor, den der Handel im Auge behalten muss, ist die Kostenentwicklung im Personalbereich“, fährt Schwämmlein fort.

Bei der Werkstattauslastung meldeten rund 75 Prozent der Betriebe im ersten Quartal eine gleichbleibende oder bessere Auslastung, im zweiten Quartal waren es sogar 85 Prozent. Man darf sich also bei der Einschätzung der Reifenbranche nicht ausschließlich auf Stückzahlen konzentrieren. „Der Produktmix ändert sich. Die Räderdurchmesser werden tendenziell größer, somit steigen auch die Einzelproduktpreise. Dadurch ist die Umsatzentwicklung trotz stagnierender oder leicht rückläufiger Stückzahlen gut. Wichtig ist, dass der Handel weiterhin darauf achtet, einen guten Service anzubieten und zu vermarkten und gleichzeitig die Kosten im Auge behält“, so Schwämmlein. Er hält außerdem fest, dass die kleineren, eigenständigen Betriebe in der Regel besser dastehen als Filialisten.

Trend zur Einlagerung bleibt

Auch über den zunehmenden Trend zu Ganzjahresreifen müssen sich Betriebe zumindest momentan keine Sorgen machen. „Ein 1-zu-1-Ersatz von Winter- oder Sommerreifen durch Ganzjahresreifen ist primär noch nicht negativ, weil deren Preisniveau tendenziell auf Höhe oder sogar leicht über dem von Winterreifen liegt“, sagt Schwämmlein. Der Einfluss wird sich dann bei den fehlenden Zweitradatsätzen zeigen. Auch die befürchteten negativen Auswirkungen auf das Einlagerungsgeschäft blieben bislang aus. Das durchschnittlich steigende Alter der Kunden bei gleichzeitig zunehmendem Gewicht der Räder verstärkt eher den Trend zur Einlagerung und gleicht den Einfluss der Ganzjahresreifen aus. „Aber der Handel ist weiterhin gehalten, den Kunden auf die Grenzen bezüglich des Einsatzes von Ganzjahresreifen hinzuweisen, ebenso auf die notwendige Pflege, wie Prüfung auf Reifenschäden, Nachwuchten und Umstecken zweimal im Jahr, um das volle Potenzial der Reifen auszunutzen. Und auch die regelmäßige Luftdrucküberprüfung bleibt ein Dauerthema“, so Schwämmlein. Einbußen sind allerdings im Bereich der Verkaufsf-



Foto: General Tire/Conti

Ganzjährig auf Straße und im Gelände: der neue Grabber Cross A/S vereint Sicherheit und Robustheit bei allen Wetterlagen und Untergründen.

zahlen bei Rädern zu verzeichnen. Außerdem gaben in den BRV-Umfragen rund 50 Prozent der Betriebe einen leichten Trend zu günstigeren Reifen an.

Neue Profile

Der zunehmende Trend zu Ganzjahresreifen spiegelt sich auch in den Neuvorstellungen der Reifenhersteller wider. Der indische Hersteller **CEAT** bringt mit dem 4Season Drive X5 einen modernen Allwetterreifen für Mittelklasse- und Kompaktfahrzeuge auf den Markt. Zum Herbst kommen zunächst sieben populäre Größen an den Start.

Mit dem Grabber Cross A/S wagt sich die amerikanische Marke **General Tire** aus dem Continental-Konzern ganzjährig auf die Straße und ins Gelände. Der 4x4-Reifen vereint sichere Fahreigenschaften in Sommer und Winter für die Straße mit der erforderlichen Robustheit und Traktion im Gelände.

Mit der Marke Optimo bringt **Hankook** nach Laufenn eine Drittmarke auf den Markt. Neben dem Optimo Winter GT in 16 bis 20 Zoll für die Mittel- und Oberklasse steht der Winter Touring in 14 und 15 Zoll für preisbewusste Kunden kleinerer Fahrzeuge bereit. Dem Trend folgend, bietet die Marke auch den All Weather an, in Größen von 14 bis 19 Zoll für Pkw und SUV.

Michelin erneuert den CrossClimate mit der Variante 3 und ergänzt diese gleich um ein Sport-Modell. Letzteres wurde speziell für Sportwagen entwickelt, was sich in den Größen bis 20 Zoll und Breiten

bis 315 Millimetern zeigt. Die normale Variante erreicht im Vergleich zum Vorgänger eine 15 Prozent längere Lebensdauer.

Der Seasonproof 2 von **Nokian** soll nicht nur Sicherheit auf Schnee und Matsch, sondern auch besonders dynamische Fahreigenschaften im Sommer bieten. Nokian betont außerdem die Nachhaltigkeit durch den Einsatz von 38 Prozent recycelten, erneuerbaren und zertifizierten Materialien. Mit Größen von 15 bis 20 Zoll und Freigaben bis 300 Kilometer pro Stunde ist er für Pkw und SUV vorgesehen.

Pirelli stellt mit dem Scorpion All Season SF3 einen speziell für SUV entwickelten Ganzjahresreifen vor (siehe Produktmeldung auf S. 40).

Eine weitere Neuentwicklung im Allwetter-Bereich bringt **Toyo** mit dem Celsius AS2 für Pkw und SUV. Der laufrichtungsgeladene Reifen ist in 109 Dimensionen von 15 bis 20 Zoll verfügbar.

Bridgestone bringt den Ganzjahresreifen Duravis All Season EVO für Transporter. Er bietet 15 Prozent mehr Laufleistung, A-Label bei Nässe und einen 15 Prozent niedrigeren Rollwiderstand im Vergleich zum Vorgänger. Von Firestone kommt mit dem Vanhawk 2 Winter EVO hingegen ein weiterer Winterreifen mit besserer Laufleistung.

Kumho hat mit dem WinterCraft WP52+ einen Hochleistungswinterreifen für Elektro- und konventionelle Fahrzeuge am Start. Mit 107 Varianten deckt er die Range von großen Limousinen und SUV bis hin zu schweren Elektrofahrzeugen ab.

Dieter Vähröder |

Sommerreifen mit 18 Zoll

In eigener Sache | Die Reifentester stehen wieder in den Startlöchern: Im nächsten Räder&Reifen-Heft gibt es einen neuen Sommerreifentest.

Die Reifentester Dirk Vincken und Joachim Fischer schlagen wieder zu: In Kooperation mit der Fachzeitschrift Autoflotte und asp AUTO SERVICE PRAXIS werden im November dieses Jahres Sommerreifen getestet, diesmal die Dimension 235/55 R 18 auf einem VW Tiguan und Audi Q3. Die Tests finden auf einem Testgelände von Bridgestone in Aprilia (südlich von Rom) statt. Spannend: Es wird (ohne Wertung) ein Ganzjahresreifen der gleichen Größe mitgetestet. Der Test wird dann in der nächsten Ausgabe der Räder&Reifen (Ausgabe 1/2026) erscheinen.

Zwei Profis im Einsatz

Die Reifentester Dirk Vincken und Joachim Fischer (www.die-reifentester.de) sind echte Profis: Dirk Vincken arbeitete als Reifenentwickler bei Uniroyal und Conti-



Foto: Dirk Vincken

Im nächsten Sommerreifen-Test nehmen wir die Größe 235/55 R 18 unter die Lupe.

mental, wurde zum Handlingfahrer auf dem Nürburgring und dem Contidrom ausgebildet und war mitverantwortlich für die Erstbemusterung der Autoindustrie. Danach wechselte er zum Automobiljournalismus.

Joachim Fischer ist langjähriger Autojournalist und Experte für Reifentests. Im Jahr 2000 machte er sich selbstständig und verantwortete als Chefredakteur viele Jahre zahlreiche Tuning-Zeitschriften des Delius-Klasing-Verlags. Zusammen mit Dirk Vincken gründete er 2023 „Die Reifentester“. Als erfahrene Profis prüfen und vergleichen sie die neuesten Reifenmodelle in Tests. Alexander Junk |



Foto: Dirk Vincken

Dirk Vincken (l.) und Joachim Fischer sind die Reifentester (www.die-reifentester.de).

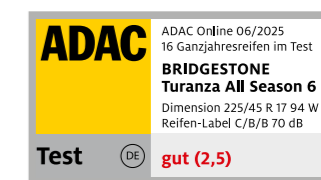


Ausgezeichnete Leistung

BLIZZAK 6
ENLITEN



TURANZA
ALL SEASON 6
ENLITEN



Für weitere Informationen zum Vergleich und zu den Produkttests scannen Sie den QR-Code.



Für weitere Informationen zum Vergleich und zu den Produkttests scannen Sie den QR-Code.

„Freie Werkstätten als Kunden“

Interview | Der Reifengroßhändler Ihle tires in Muggensturm hat sich auf die Auslieferung am nächsten Tag spezialisiert. Wir haben mit Geschäftsführerin Juliette Ribbert und DACH-Vertriebsleiter Alexis Schmitz über die Herausforderungen gesprochen.

asp: Frau Ribbert, wie lange existiert der Reifengroßhändler Ihle tires bereits?

J. Ribbert: Das Unternehmen wurde 1928 von der Familie Ihle gegründet und war ein Familienbetrieb bis zur Übernahme durch den Reifenhersteller Michelin im Jahr 2014. Michelin hat damals auch den Reifengroßhändler Meyer Lissendorf gekauft und beide Unternehmen wurden 2017 zu Ihle tires fusioniert. Ihle startete ursprünglich mit der Autoverwertung, 1963 kam dann das Thema Versandhandel hinzu und 1998 hat man sich auf Reifen, Felgen und Komplettäder im Großhandel fokussiert und in Europa expandiert. Heute hat das Unternehmen 255 Mitarbeiter. Der Unternehmenssitz befindet sich in Muggensturm in Baden-Württemberg nahe der französischen Grenze, darüber hinaus gibt es einen Vertriebsstandort am Nürburgring sowie in Frankreich und der Slowakei.

asp: Welche Kunden kaufen bei Ihnen ein?

J. Ribbert: Wir haben hauptsächlich freie Werkstätten als Kunden, aber auch Reifenhändler und Autohäuser. Viele davon nutzen uns als Hauptlieferant. Freie Werkstätten haben oft keine große Lagermöglichkeit oder keinen Zugang zur Reifenindustrie und sie benötigen oft kleine Mengen eines bestimmten Reifentyps. Wir haben alle Reifentypen auf Lager, egal ob Sommer-, Winter- oder Ganzjahresreifen. In-



Juliette Ribbert, Geschäftsführerin der Ihle tires GmbH in Muggensturm und Alexis Schmitz, Vertriebsleiter DACH der Ihle tires GmbH.

Foto: Ihle tires

nerhalb eines Jahres verkaufen wir über 20.000 Artikel. Derzeit liegt unser Fokus auf Reifen für Pkw und Transporter bis 3,5 Tonnen. Wir überlegen uns gerade, das Portfolio auszuweiten und weitere Reifenkategorien hinzuzufügen.

asp: Wenn Ihle tires zu 100 Prozent zu Michelin gehört, stehen wahrscheinlich Reifen des Konzerns im Fokus?

J. Ribbert: Der gesamte Markt an Reifenherstellern wird abgedeckt. Wir bieten das gesamte Spektrum an Premiummarken wie Michelin, Pirelli, Hankook, Continental oder Nokian an und arbeiten auch mit den bekanntesten Qualitätsmarken wie Kleber, Nexen, Uniroyal oder Kumho zusammen. Uns ist es auch wichtig, be-

stimmte selektierte Marken zu führen, die nicht jeder hat, da sie ein Garant für mehr Ertrag in den Betrieben sind. Ein Beispiel ist die Reifenmarke Kleber, die zur Michelin Gruppe gehört, aber nur von ausgewählten Partnern vertrieben wird. Wir bieten mit der Reifenmarke Sebring zudem seit rund 30 Jahren eine exklusive Hausmarke an. Sie steht für ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis und ist in allen gängigen Reifengrößen erhältlich. Dadurch können wir unseren Kunden eine verlässliche Alternative zu den bekannten Markenherstellern bieten.

asp: Welches Liefergebiet können Sie abdecken und wie lange dauert es im Regelfall von der Bestellung bis zur Auslieferung?

J. Ribbert: Unsere Kernmärkte sind der deutschsprachige Raum mit Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie Frankreich. Wir beliefern aber auch Osteuropa mit Tschechien, der Slowakei und Ungarn. Wir haben uns auf „NextDay Delivery“ spezialisiert. Kunden in Deutschland können bis 17 Uhr bestellen und bekommen am nächsten Tag ihre Lieferung, meistens vormittags. In Frankreich ist eine Bestellung am Vortag sogar bis 18 Uhr möglich, um die Ware am nächsten Tag zu bekommen. Es gibt aber auch Kunden, die wir außerhalb Europas beliefern, dann jedoch nicht mit NextDay Delivery.

A. Schmitz: Für Kunden, die sich 100 bis 150 Kilometer rund um unser Lager in Muggensturm befinden, ist auch eine Lieferung am selben Tag der Bestellung möglich. Wir nennen das „SameDay Delivery“. Die Reifen müssen bis 9.45 Uhr bestellt werden und sind dann nachmittags beim Kunden. Wir bieten zudem ein Nacht-Express-Angebot: Der Kunde bestellt bis 17 Uhr abends und bekommt die Reifen dann mit Abstellgenehmigung nachts in der Werkstatt abgestellt. Wenn er morgens seine Werkstatt aufschließt, hat er seine Reifen schon und kann anfangen zu montieren.

asp: Haben Sie auch eine eigene Logistik oder setzen Sie nur auf Partner?

J. Ribbert: Wir verlassen uns auf ein Netz aus Logistik-Spezialisten, mit denen wir auch schon lange zusammenarbeiten. Meiner Meinung nach ist die Auslieferung mit Spezialisten besser, als selbst auszuliefern, da sich die Partner in den jeweiligen Regionen gut auskennen. Für den Kunden bieten wir darüber hinaus eine Track&Trace-Funktion im Webshop an, wo der Lieferstatus der Reifen verfolgt werden kann.

asp: Werden alle Bestellungen über das Zentrallager in Muggensturm abgewickelt?

J. Ribbert: Wir decken einen Großteil der Lieferungen vom Hauptsitz in Muggensturm ab, haben aber auch noch weitere Lager in Frankreich und der Slowakei. In Muggensturm lagern wir Reifen, Felgen und Komplettäder sowie Komponenten, die wir für Komplettäder brauchen. Wir können hier bei voller Auslastung grob eine Million Artikel lagern.

asp: Bauens Sie auch Komplettäder nach Kundenwunsch?

J. Ribbert: Ja, wir haben eine ISO-zertifizierte Komplettadmontage in Muggensturm. Dabei setzen wir auf Qualität. Die Räder werden von Hand montiert. Unsere Montagelinien sind auch so konzipiert, dass die Bewegungsabläufe optimiert sind und ein ergonomisches Arbeiten für den Monteur und gleichzeitig eine schnelle Montage ermöglicht werden. Wir haben mehrere Montagestraßen und können momentan rund 2.000 Räder pro Tag fertigen, während der Saison auch das Doppelte.

A. Schmitz: Für unsere Kunden haben wir unseren Online-Komplettad-Konfigurator „lissi“, der über unseren Webshop verfügbar ist. Der Kunde gibt das passende Automodell oder die Fahrzeugschlüsselnummer ein und kann sich im Komplettad-Konfigurator anhand einer 3D-Visualisierung den passenden Reifen, die passende Felge und den passenden RD-KS-Sensor für das Auto aussuchen und sein persönliches Wunschrad gestalten, das wir anschließend in unserer Komplettadmontage zusammenbauen. Der Zusammenbau geschieht mit Ware, die wir auf Lager haben oder extern bestellen. Im Regelfall dauert es zwei Tage von der Bestellung bis zur Auslieferung, wenn alle Komponenten vor Ort verfügbar sind.

asp: Haben Sie auch ein eigenes Werkstattkonzept, mit dem sie die Kfz-Betriebe unterstützen?

J. Ribbert: Ja, mit unserem Konzept MLX richten wir uns sowohl an Werkstätten, die in das Reifengeschäft einsteigen wollen, als auch Betriebe, die das Reifengeschäft schon lange professionell betreiben. Das Spektrum ist hier recht breit. Wir differenzieren uns mit unserem Werkstattkonzept von Mitbewerbern dadurch, dass wir der Werkstatt oder dem Händler die vollkommene Freiheit geben. Mitglieder des Konzepts sind unabhängige Unternehmer, die eine Unterstützung benötigen. Es ist keine Signalisation oder ein Mindestumsatz notwendig. Es wird lediglich eine Startgebühr von monatlich 25 Euro erhoben, um Zugang zu verbesserten Einkaufsaktionen und Sell-Out-Aktivitäten zu bekommen oder am jährlichen Treffen der Branche teilzunehmen, um sich weiterzubilden und auszutauschen.

asp: Was für Möglichkeiten bietet das Partnerkonzept noch? Unterstützen Sie Kunden auch beim Marketing?

J. Ribbert: Wir haben verschiedene Bausteine, die man zusätzlich erwerben kann, beispielsweise wenn man sich auf das Flotengeschäft oder bestimmte Produktkategorien konzentrieren möchte. Es gibt auch die Möglichkeit, seine Online-Präsenz zu verbessern. Wir investieren viel Zeit und Energie in unseren Webshop. Kunden sollen so schnell und so einfach wie möglich damit arbeiten können. Das Thema ist Zeit und Effizienz.

A. Schmitz: MLX ist ein Partnerschaftskonzept mit unterschiedlichen Bausteinen, sei es Kommunikation, Online-Unterstützung oder Wissenstransfer. Jeder Kunde kann das nach Bedarf zusammenstellen. MLX-Partner haben beispielsweise Zugriff zu noch mehr Felgen bei Nutzung des Komplettad-Konfigurators.

asp: Vielen Dank für das Gespräch!

Interview: Alexander Junk

Kurzfassung

Der Reifenhändler Ihle tires in Muggensturm deckt den gesamten Markt an Reifen und Felgen ab und beliefert Werkstätten am nächsten Tag. Auch die Komplettadmontage nach Kundenwunsch ist möglich.

Nie ohne Ventilkappe!

Ventile | Bei der Reifenmontage sollte besonderes Augenmerk auf die Auswahl und die Montage von Ventil und Ventilkappe gelegt werden. Der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV) hat dazu einen Leitfaden erstellt.



Unscheinbares Teil, große Wirkung: die Ventilkappe.

Foto: Adobe Stock/BLIKstudio

Bei der Reifenmontage werden zwei Bauteile besonders wenig beachtet: Die Rede ist von Ventil und Ventilkappe. Der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV) hat dazu einen Leitfaden erstellt, was bei der Auswahl und Montage von Ventil und Ventilkappe beachtet werden muss.

Bei der Montage schlauchloser Reifen sollten Gummi- und Snap-In-Ventile bei jedem Reifenwechsel und bei sichtbaren Alterungsrissen erneuert werden. Dies gilt auch für Snap-In-RD-

KS-Ventile. Bei Schraubventilen sollten die Gummi-Dichtungen erneuert werden. Bei RDKS-Schraubventilen sollte ein sogenanntes Service-Kit verwendet werden, das meist aus Dichtungen, Überwurfmutter, Ventileinsatz und -kappe besteht. Snap-In-Ventile für Pkw sind bis zu einem Druckbereich von 4,5 bar einsetzbar, nur die Varianten für Nutzfahrzeuge (Ausführung V3.23.1 und V3.23.2) sind bis 5,5 bar verwendbar. Für höhere Einsatzdrücke müssen entsprechende Metall-Schraubventile oder speziell zugelassene Varianten verwendet werden.

Korrektes Anzugsdrehmoment

Snap-In-Ventile sollten nur bis zu einer Maximal-Geschwindigkeit von 210 Kilometer pro Stunde eingesetzt werden. Bei höheren Geschwindigkeiten sollte die Fliehkraft-bedingte Ventilhals-Biegung auf einen Winkel von 25 Grad begrenzt werden: Bei Stahlrädern durch einen Metallbügel in der Radkappe, bei Leichtmetallrädern durch die Ventilbohrung. An-

sonsten sollten Metall-Ventile verwendet werden.

Bei Schraubventilen und RDKS-Ventilen ist auf das korrekte Anzugsdrehmoment der Ventil- und Sensorverschraubung zu achten. Dabei sollte der richtige Ventiltyp verwendet werden: Generell darf ein Ventil inklusive der Ventilkappe nie aus der Radkontur (Höhe des Felgenhorns) herausragen, da sonst die Gefahr des Abscherens besteht, beispielsweise bei Kontakt mit dem Bordstein. Beim Einsatz von Stahlrädern sollte zudem abgeklärt werden, ob Radzierkappen (mit einem Bügel zur Ventilabstützung) eingesetzt werden, was Auswirkungen auf die Ventilausführung und -länge hat. Diese muss das Überprüfen und eine Korrektur des Reifenfülldruckes ermöglichen. Bei Leichtmetall-Ventilen sollten nur vernickelte Ventileinsätze und Kunststoff-Ventilkappen verwenden, um Kontaktkorrosion zu verhindern.

Nie ohne Ventilkappe: Eine Ventilkappe mit integrierter Dichtung schützt nicht nur den Ventileinsatz vor Ver-



Foto: Bosch

Unterschiedliche Ventiltypen mit Metall- und Gummikappe von Bosch.

schmutzungen, die zu Undichtigkeiten führen können, sondern bildet genau in diesen Fällen eine zusätzliche Sicherheit vor einem Luftverlust des Reifens. Schwere Zierkappen aus Metall oder auch große Kunststoffkappen ohne Dichtung sollten nicht verwendet werden. Das hohe Gewicht kann zu einer Zusatzbelastung des Ventils (Abwinkeln durch Fliehkraft) führen. Auch zu große Abmessungen vergrößern die Gefahr des Abscherens des Ventils. Dies gilt auch für aufschraubbare RDKS-Sensoren. Alexander Junk |

Tipps bei der Ventilauswahl und -montage

- **Gummi-Ventile erneuern**
Gummi- und Snap-In-Ventile sollten bei jedem Reifenwechsel und bei sichtbaren Alterungsrissen erneuert werden.
- **Luftdruck beachten**
Standard-Snap-In-Ventile für Pkw sind bis zu einem Druckbereich von 4,5 bar, für Nutzfahrzeuge bis 5,5 bar verwendbar.
- **Maximalgeschwindigkeit berücksichtigen**
Snap-In-Ventile sollten nur bis maximal 210 km/h eingesetzt werden.
- **Anzugsdrehmoment bei Schraubventilen**
Anzugsdrehmoment der Ventil- und Sensorverschraubung beachten.
- **Ventillänge checken**
Ventil und Ventilkappe dürfen nie aus der Radkontur herausragen.
- **Besonderheiten bei Radzierkappen**
Die Länge des Ventils sollte so gewählt werden, dass der Reifenfülldruck kontrolliert werden kann.
- **Kontaktkorrosion verhindern**
Nur vernickelte Ventileinsätze und Kunststoff-Ventilkappen bei Leichtmetall-Ventilen verwenden.
- **Nie ohne Ventilkappe**
Eine Ventilkappe mit integrierter Dichtung schützt vor Verschmutzungen und Undichtigkeiten.
- **Schwere Zierkappen vermeiden**
Gewicht kann zu einer zusätzlichen Belastung des Ventils führen.



MEDALLION WINTER WCP1 ❄️ ⚠️ M+S

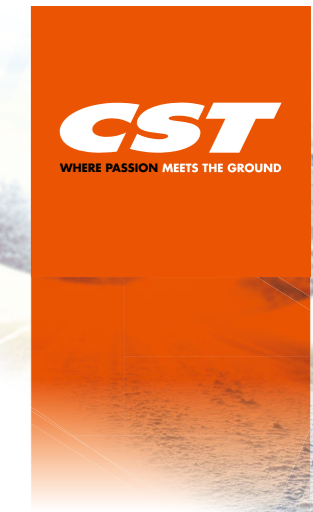
- ▶ Beste Performance bei Eis und Schnee dank modernem V-Profil-Design
- ▶ Variierende Abstände der Profilblöcke sorgen für einen niedrigen Rollgeräuschpegel

VAN MASTER ALL SEASON ACT1 ☀️ ⚠️ M+S

- ▶ Die Ganzjahreslösung für Vans und Transporter jeder Art
- ▶ Wellenförmige Lamellen für zusätzlichen Halt bei Nässe und Schnee.

MEDALLION ALL SEASON ACP1 ☀️ ⚠️ M+S

- ▶ PKW-Allrounder für viele Fahrzeugklassen
- ▶ Gute Wintertauglichkeit durch V-förmige Profilgestaltung



MIT CST IN DIE KALTE JAHRESZEIT

WWW.CST-REIFEN.COM

Alles auf Linie

Automatisierung | Die Nisotech GmbH aus Essen hat sich als Anbieter von hochwertigen Werkstattausrüstungen etabliert und bietet Kfz-Werkstätten unter der Marke Ahcon verschiedene Elemente für eine komplette Reifenmontierstraße an.



Nisotech bietet unter dem Namen Ahcon zahlreiche Komponenten, um vorhandene Reifenmontage- und Wuchtgeräte zu einer Reifenmontierstraße zusammenzufassen.

Die Reifenmontage gehört zu den arbeitsintensivsten Bereichen in der Kfz-Werkstatt. Um den Arbeitsprozess zwischen den einzelnen Arbeitsstationen zu erleichtern, hat der Essener Anbieter Nisotech eine Reihe moderner Geräte und Verbrauchsmaterialien speziell für die Reifenmontage entwickelt. Werkstätten profitieren nicht nur von der Steigerung der Effizienz und der Verbesserung der Arbeitsqualität, sondern auch von einer langfristigen

Rentabilität. Die Ahcon-Reifenmontierstraße umfasst beispielsweise Geräte wie den Radheber WL900+, den Reifenabdrücker BBRT 700, die Befüllstation IT 1000 Plus 2.0, den Zentrierlift WCL 700 für die Wuchtmaschine und verschiedene Zusatzgeräte wie Rollentische zur Verbindung der einzelnen Arbeitsstationen. Wir zeigen, wie Werkstätten von dieser Ausstattungsserie profitieren können, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen und wie sich die Anschaffung auf den Werkstattbetrieb auswirkt.

Zentrale Geräte

Das zentrale Element beim Reifenservice ist die Reifenmontiermaschine. Die einzelnen Elemente der Reifenmontierstraße können daher an Montiermaschinen unterschiedlicher Hersteller, auch bereits vorhandene, angepasst werden. Wichtig ist lediglich, dass sich alle Geräte nach der Größe der maximalen Rädergröße

der Reifenmontiermaschine orientieren. Das beginnt beim Radheber WL900+. Das Gerät erleichtert die Arbeit erheblich, da Heben und Ablegen von schweren Reifen und Felgen für viele Werkstattmitarbeiter eine starke körperliche Belastung bedeutet, die auf Dauer zu gesundheitli-



Dank des vollautomatischen Radlifts muss der Mechaniker keine schweren Hebearbeiten ausführen, um Räder auf Höhe des Reifenabdrückers oder anderer Reifenservice-Maschinen zu heben.

chen Problemen führen kann. Mit einer Tragkraft von bis zu 65 Kilogramm und einer maximalen Hubhöhe von 70 Zentimeter sorgt der Radheber samt angeflanschten Rollentisch für eine stabile und sichere Handhabung von bis zu vier Rädern (Verlängerungen möglich). Besonders für Werkstätten, die mit großen Fahrzeugen oder schweren Rädern arbeiten, ist der Radheber eine wertvolle Hilfe, da er den gesamten Arbeitsablauf sicherer und ergonomischer gestaltet.

Ein ebenfalls wichtiger Bestandteil der Reifenmontierstraße ist der Reifenabdrücker BBRT 700. Dieses Gerät löst Reifen von SUV, Vans, Pkw und Motorrädern sicher und ohne Schäden von der Felge. Der pneumatische Reifenabdrücker reduziert die Gefahr von Felgenschäden, da der Reifen kontrolliert und ohne unnötige Gewalt entfernt wird. Der Reifenabdrücker ist speziell für Werkstätten konzipiert, die regelmäßig Reifenmontagen und Demontagen an schwierigen Reifen oder Felgen durchführen müssen.

Die Befüllstation IT 1000 ist ein weiteres wichtiges Element der Reifenmontierstraße. Sie ermöglicht es, Reifen mit Luft sicher und risikofrei zu befüllen. Die Befüllstation besteht aus einem Rollentisch mit überbauter Kabine und pneumatischen Sicherheitsportal, zu dem auch ein Befüllcomputer gehört. Dieser sorgt dafür, dass der Reifen stets mit dem richtigen Druck befüllt wird. Dies ist nicht nur für die Montage (Spring- und Setzdruck), sondern auch für Lebensdauer und Fahrsicherheit der Reifen von Vorteil. Der IT 1000 kann mit unterschiedlicher Ausrüstung montiert werden. So erhält man genau die Befüllstation, die



Die Befüllstation IT 1000 wird mit unterschiedlicher Ausrüstung angeboten. So kann sie den Bedürfnissen und Wünschen der Werkstatt angepasst werden.



Der Reifenabdrücker BBRT 700 drückt Reifen in horizontaler Richtung von der Felge ab. Dies gewährleistet weniger Druckschäden als vertikales Abdrücken.

den eigenen Bedürfnissen und Wünschen entspricht.

Ein weiteres unverzichtbares Gerät ist der Zentrierlift WCL 700. Der Lift wurde entworfen, um Räder schonend ohne manuelles Heben auf die Achse der Auswuchtmaschine zu spannen, die so weniger Belastung ausgesetzt ist. Einmal eingerichtet, können auch die übrigen drei Räder auf diese Art sofort angehoben werden. Das Rad wird nach dem Befüllen auf die Drehscheibe des WCL 700 abgelassen und dort um 180 Grad gedreht. Anschließend wird es auf die richtige Höhe gehoben und dann auf die Auswuchtmaschine geschoben. Der Zentrierlift kann dabei an jede Wuchtmaschine angepasst werden, sodass sich problemlos bereits vorhandene Maschinen in die Reifenmontierstraße integrieren lassen.

Verbindungen schaffen

Neben diesen Hauptgeräten umfasst das Portfolio von Nisotech für die Montierstraße auch verschiedene Zusatzgeräte, die die Arbeit weiter erleichtern. Dazu gehören etwa verschiedene lange Rollentische, aber auch Räderheber wie der Wheel Trolley Lift. Der Wheel Trolley Lift wurde entwickelt, um einen Wheel Trolley zu heben, auf dem bis zu vier Räder liegen. Die demontierten Räder werden auf dem Wheel Trolley zur Reifenmontagestraße gerollt. Der Wheel Trolley Lift hebt den Wheel Trolley, gesteuert über ein Fußpedal, auf ergonomische Arbeitshöhe. Dem Reifenmonteur bleiben so schwere Hebearbeiten erspart.

Die Reifenmontierstraße ist sowohl für freie Kfz-Werkstätten als auch für markengebundene Werkstätten geeignet. Für freie Werkstätten, die mit einer Vielzahl von Fahrzeugmarken und Reifentypen arbeiten, stellt die Vielseitigkeit der Ahcon-Geräte eine ideale Lösung dar. Die Geräte sind so konzipiert, dass sie mit einer breiten Palette von Reifen und Felgen kompatibel sind, was den Werkstätten die Flexibilität gibt, auch weniger verbreitete Marken und Modelle zu bearbeiten. Zudem erhöhen die Geräte die Produktivität und Effizienz, sodass mehr Kunden in kürzerer Zeit bedient werden können. Mitarbeiter müssen zudem weniger schwere Lasten heben oder mit den Händen arbeiten, was das Risiko von Rückenverletzungen und anderen arbeitsbedingten Erkrankungen verringert.

Die Reifenmontierstraße ist als flexibles System ausgelegt. Das bedeutet, dass auch nur einzelne Geräte gekauft werden können – je nach Bedarf und bereits vorhandenen Geräten. So haben Werkstätten die Möglichkeit, entsprechend ihrem Bedarf den Reifenservice nach und nach auszubauen.

Marcel Schoch |

Vorteile der Nisotech-Geräte

- Breite Anwendbarkeit
- Effizienzsteigerung
- Erhöhte Rentabilität
- Gesundheitsschutz
- Montage-Qualitätssteigerung
- Sofort einsatzbereit

Effizienz trifft Innovation

Reifenmontage | Die Reifenmontiermaschine Hunter TCR1 Revolution vereinfacht den Reifenservice in Kfz-Werkstätten, was in Zeiten von Fachkräftemangel und in der Reifenwechselsaison für Entlastung sorgt.



Die Teilautomatisierung macht es möglich: Der Monteur wuchtet das Rad, während das nächste bereits montiert wird.

Oft sind es nicht mehr nur die Hebebühnen oder Diagnosegeräte, die über die Leistungsfähigkeit einer Werkstatt entscheiden. Immer mehr kommt es auf die kleinen Details im Werkstattalltag an – und auf die Frage, wie gut Technik und Mensch miteinander arbeiten. Im Autohaus Frisch in

Forstinning hat man auf diese Herausforderung eine klare Antwort gefunden: Die Reifenmontiermaschine Hunter TCR1 Revolution. Seit der Anschaffung dieser teilautomatisierten Maschine hat sich nicht nur der Reifenservice im Betrieb verändert – auch die Art, wie man mit dem wachsenden Fachkräftemangel umgeht, wurde neu gedacht.

Neue Technik, mehr Effizienz

Werkstattleiter Stefan Frisch erinnert sich gut an die Zeit vor der Hunter TCR1. Die klassische Reifenmontage war zeitintensiv, körperlich fordernd und nicht selten von kleineren Komplikationen begleitet. Gerade bei anspruchsvollen Felgen-Reifen-Kombinationen, wie bei Tesla-Fahrzeugen, stieg der Zeitaufwand

erheblich. „Wenn wir im Frühjahr und Herbst den saisonalen Ansturm hatten, wurde es regelmäßig eng“, sagt Frisch. Es ging dabei nicht nur um die Geschwindigkeit, sondern auch um Qualität und Schonung des Materials. Die Suche nach einer effizienteren Lösung war nötig. Sie endete schließlich bei der Hunter TCR1 Revolution.

Die Maschine trägt ihren Namen zu Recht: Mit ihrer teilautomatisierten Steuerung übernimmt sie viele der bisher manuell durchgeführten Arbeitsschritte. Montieren, Demontieren, Positionieren – alles läuft präzise, kontrolliert und nahezu fehlerfrei ab. Der Lernprozess im sogenannten „WalkAway-Modus“ ist einfach: Der Monteur stellt zu Beginn beim ersten Reifenwechsel die Radgröße und Ventilposition über den Joystick ein. Danach übernimmt die Maschine den Großteil des Ablaufs, der nur noch über das Fußpedal bestätigt werden muss. Die Maschine speichert daraufhin die Montageprozesse der bearbeiteten Radgröße und des Radtyps ab. Bei der folgenden Montage eines gleichen Rades aus einem Radsatz verwendet sie dann automatisch diese Einstellungen – ein echter Zeitgewinn.

Auch bei Fahrzeugen mit Mischbereifung, wie sie häufig bei Sportwagen vorkommen – etwa bei schmalen Vorderreifen und breiteren Hinterreifen – ist die TCR1 eine Hilfe. Es muss zwar die zweite Reifengröße wie beim ersten Reifen ebenfalls manuell eingelesen werden, dennoch geht der nächste Radwechsel aber schneller, da die TCR1 anschließend teilautonom für eine präzise Montage sorgt. Dem Mitarbeiter bleibt so Zeit, sich anderen Arbeiten wie dem Wuchten von Rädern zuzuwenden, während die Maschine automatisch Reifen wechselt. Lediglich eine Überwachungsfunktion kommt dem Mitarbeiter noch zu, wenn

Fotos: Marcel Schoch

die Maschine die Reifenwechsel vornimmt.

Ein weiterer Vorteil, den man im Autohaus Frisch sehr zu schätzen weiß, ist die Materialschonung. Sensoren und automatische Positionierungen sorgen dafür, dass weder Felgen noch Reifen durch unsaubere Abläufe beschädigt werden. „Gerade bei teuren Alufelgen macht das einen enormen Unterschied. Das Risiko von Kratzern oder Beschädigungen ist auf ein Minimum reduziert“, erklärt Frisch. „Auch die Gefahr, die RDKS-Sensoren zu beschädigen, ist durch die genaue Positionierung auf ein Minimum reduziert.“

Die intuitive Bedienung über einen Touchscreen erlaubt es zudem, dass auch neue oder weniger erfahrene Mitarbeiter schnell und sicher mit der TCR1 arbeiten können, da alle Arbeitsschritte vorgegeben werden. So können auch ungelernete Mitarbeiter einen Radwechsel vornehmen – und das wdk-konform. In Zeiten des Fachkräftemangels ein wichtiger Aspekt. „Früher brauchten wir für bestimmte Montagen speziell ausgebildete Leute. Heute können wir neue Mitarbeiter viel schneller einarbeiten und gleichzeitig die erfahrenen Kollegen für komplexere Aufgaben einsetzen“, berichtet Frisch. Genau hier liegt für ihn einer der größten Vorteile der Maschine: Sie gleicht Engpässe aus, erhöht die Effizienz des gesamten Teams und bringt gleichzeitig einen Qualitätsstandard mit sich, den man vorher nur mit deutlich höherem Personalaufwand erreichen konnte.

Leistungsträger

In der Praxis zeigt sich die TCR1 besonders in der Reifenwechselsaison als wahrer Leistungsträger. Durch die Möglichkeit, mehrere Radsätze schneller und mithilfe des integrierten Hebelifts mit weniger Kraftaufwand und damit gesundheitsschonender zu montieren, kann man im Autohaus Frisch deutlich mehr Kunden bedienen – ohne dabei an Sorgfalt oder Sicherheit einzubüßen.

Ein weiteres Highlight, das Stefan Frisch betont, ist der Support durch Hunter. Sollte die Maschine einmal ausfallen – was bislang noch nie vorkam – steht der technische Kundendienst schnell und zuverlässig zur Verfügung.



Werkstattleiter Stefan Frisch (rechts) wird bei allen Fragen rund um die Produkte von Hunter von Gebietsleiter Andreas Görlich unterstützt.



Intuitive Touchscreen-Steuerung: Jeder Arbeitsschritt wird genau vorgegeben und muss bestätigt werden.

„Wir hatten lediglich einmal eine kleinere Störung, die uns im laufenden Betrieb aufgefallen ist. Innerhalb von 24 Stunden war ein Techniker vor Ort, die Maschine lief noch am selben Tag wieder einwandfrei. So einen Service schätze ich sehr“, sagt Frisch anerkennend. Auch bei der Schulung neuer Mitarbeiter kann sich

Stefan Frisch auf den Hersteller verlassen. Die Einweisung durch Hunter ist gründlich und praxisnah. Darüber hinaus steht jederzeit ein kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung, wenn Fragen zur Bedienung auftreten. Diese Verlässlichkeit in der Partnerschaft empfindet Frisch als ebenso wichtig wie die technische Qualität der Maschine selbst. „Am Ende zählt für mich nicht nur, was die Maschine kann – sondern auch, wie ich als Werkstatt damit arbeite. Und das ist Hunter für mich ein echter Gewinn.“

Für das Autohaus Frisch war die Investition in die Revolution ein klarer Schritt in Richtung Zukunft. Geschäftsführer Stefan Frisch bereut die Entscheidung für den Kauf der Maschine keine Sekunde lang. „Ich sehe es so: Wer heute in gute Technik investiert, verschafft sich morgen den entscheidenden Vorsprung. Und mit der TCR1 haben wir genau das geschafft.“

Marcel Schoch |

Vorteile der Hunter TCR1 Revolution

- Teilautomatisierte Bedienung**
 Schnelle und präzise Montageeingaben mit intuitiver Führung über Touchscreen.
- Zeitgewinn**
 Die Maschine speichert den Montageprozess und arbeitet dann bei den folgenden Rädern gleicher Größe teilautonom.
- Materialschonung**
 Schonende Handhabung von Reifen und Felgen, besonders bei empfindlichen Alufelgen.
- Erhöhte Effizienz**
 Schnellere Montagezeiten bei gleichbleibend hoher Qualität – ideal für hohe Auftragszahlen.
- Einfaches Handling**
 Auch weniger erfahrene Mitarbeiter können schnell eingearbeitet werden.
- Schneller Support**
 Schneller und zuverlässiger Kundendienst bei Störungen. Praxisnahe Einführung nach Aufstellung.

Mehr Speed im Reifenservice

RDKS | Vor allem in der Reifenwechselsaison zählt jede Minute. Im Kfz-Betrieb Reifenwelt Bendorf setzt Inhaber Goran Varvodic seit geraumer Zeit auf das RDKS-Gerät Tech600 und Rite-RKDS-Sensoren vom britischen Hersteller Bartec Auto ID.



Fotos: Dieter Vähröder

In der Reifenwelt Bendorf kommt seit über zwei Jahren das Tech600-RDKS-Gerät zum Einsatz und brachte den Reifenservice auf ein neues Level.

Das RDKS-Gerät Tech600 und die ebenfalls neuen Rite-Sensoren vom britischen Hersteller Bartec Auto ID konnten Goran Varvodic bei der Vorstellung durch den Bartec-Sales-Manager Matthias Langhals mehr als überzeugen. „Die Handhabung und Möglichkeiten des RDKS-Geräts, die vorkonfigurierten Sensoren und der gebotene Support versprachen eine deutliche Verbesserung unseres Reifenservices, vor allem im Hinblick auf die Geschwindigkeit“, erinnert sich Varvodic bei unserem Besuch in der Reifenwelt Bendorf. Nach

rund zweieinhalb Jahren Einsatz kann er die Erwartungen von damals nur bestätigen. Varvodic verkauft rund 7.000 Reifen im Jahr, im Lager sind etwa 1.600 Radsätze von Kunden eingelagert. Dazu kommen 800 bis 1.000 Leichtmetallfelgen, von denen etwa die Hälfte vormontiert und mit Sensoren ausgerüstet werden. In der Wechselsaison rüstet er rund 50 Fahrzeuge am Tag um.

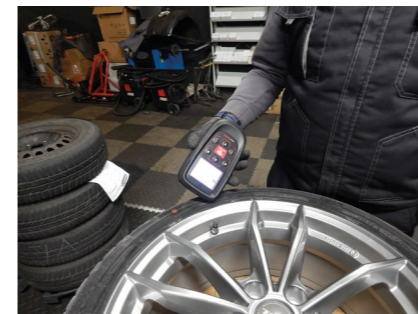
Kabellos unterwegs

Mit dem Einsatz des Tech600 konnte Varvodic den Reifenservice gerade in den Hochzeiten der Wechselsaison wesentlich effizienter gestalten. „Das Gerät hat sich bei der RDKS-Diagnose sowie dem Auslesen und der Programmierung von Sensoren bewährt und als sehr bedienerfreundlich erwiesen. Das Gerät arbeitet völlig kabellos, vom induktiven Aufladen in der Wandhalterung über den Einsatz am Radsensor bis zum Aufspielen von Updates“, erklärt Varvodic. Der kabellose Betrieb schränkt somit nicht mehr die

Bewegungsfreiheit der Mitarbeiter ein und erweitert den Arbeitsbereich während des RDKS-Service. Dazu trägt auch der kabellose OBD-Dongle bei, der via Bluetooth mit dem Gerät kommuniziert. Mit ihm lässt sich die ID eines Sensors über die OBD-Schnittstelle auslesen, auch wenn dessen Batterie leer ist. „In der Regel klonen wir die Sensoren und übertragen dabei die ID eines Sensors auf einen neuen Sensor, der an gleicher Radposition eingesetzt wird“, beschreibt Varvodic den Vorgang. Ist das nicht möglich, kann auch eine neue ID über die Fahrzeugdaten generiert werden. „Das Tech600 bietet außerdem neben der Sensorerkennung noch eine erweiterte Sensoridentifizierung. Im ersten Schritt erkennt es, ob ein OE- oder ein Universal-sensor verbaut ist, im zweiten Schritt kann es alle gängigen Universal-sensoren identifizieren, und das alles in eingebautem Zustand“, ergänzt Matthias Langhals, der uns bei dem Besuch begleitete.

Das Tech600 ermöglicht darüber hinaus die zeitsparende Multi-Programmierung

von vier Sensoren gleichzeitig. Dazu sucht Varvodic in der Datenbank des Geräts das entsprechende Fahrzeug aus, legt vier Sensoren vor das Gerät, dieses generiert die entsprechenden IDs und programmiert sie auf die Sensoren. „Der Prozess dauert nur wenige Sekunden“, sagt Varvodic. Die Rite-Sensoren sind nämlich schon vorkonfiguriert für eine große Anzahl an Fahrzeugen. „Da sind die Protokolle der meisten Fahrzeuge schon auf dem Sensor, er muss also nicht programmiert werden, sondern es wird lediglich das Protokoll aktiviert, was wesentlich schneller geht“, erklärt Langhals. Das Gerät beherrscht außerdem sämtliche Anlernverfahren und gibt dem Anwender dazu jeweils passend zum Fahrzeug eine Anleitung. Zusätzlich kann es den Batteriezustand exakt in Millivolt auslesen, auch von Fremdsensoren. So kann man den Kunden rechtzeitig auf einen notwendigen Sensortausch vorbereiten. „Wir haben immer häufiger die Situation, dass die ersten Sensoren, die vor zehn Jahren verbaut wurden, jetzt den Geist aufgeben und Fehlermeldungen bringen. In diesem Jahr haben wir schon rund 60 Sensoren aus diesem Grund getauscht“, erklärt der Reifenwelt-Geschäftsführer.



Innerhalb weniger Sekunden sind die Sensoren ausgelesen.

Flexibilität und Zeitersparnis

Mit der Anschaffung des Tech600 hat er zunächst seine Restbestände an Sensoren verbraucht und setzt seitdem auf die Rite-Universal-sensoren von Bartec, von denen er im Jahr bis zu 500 Stück verbaut. Dazu kommen einige BLE-Sensoren (Bluetooth Low Energie) für verschiedene Tesla-Modelle. „Die Universal-sensoren bieten gerade für freie Werkstätten ein größtmögliches Maß an Flexibilität und vereinfachen die Lagerhaltung. Außerdem muss ich nicht für einzelne Fahrzeuge erst zeitaufwändig einen OE-Sensor aus den Teilelisten aussuchen und bestellen, sondern kann den Kunden sofort bedienen“, so Varvodic. In den meisten Fällen sind die Rite-Sensoren auch günstiger als ein OE-Sensor.

Neben dem RDKS-Gerät und den Sensoren bietet Bartec Auto ID auch ein umfangreiches Service- und Supportkonzept. Unter anderem gibt es einen WhatsApp- sowie einen Live-Video-Support, um dringende Anliegen zu klären. In der Zentrale in Koblenz steht außerdem ein hochqualifiziertes Support-Team bereit, welches Anfragen in wenigen Minuten bearbeitet, ohne Wartezeiten oder Ticketsysteme. In den rund zweieinhalb Jahren, seit Goran Varvodic mit Bartec Auto ID arbeitet, musste er erst einmal auf den Support zurückgreifen. Ein Mercedes Vito mit Erstzulassung Januar 2025 stellte selbst die erfahrenen Mitarbeiter vor ein Rätsel. „Wir haben einen neuen Satz Sommeräder mit neuen Rite-Sensoren gemäß der OE-Artikelnummer verbaut, die sich selbst anlernen sollten. Doch der Kunde meldete sich erneut, weil eine Fehlermeldung kam. Auch das OBD-Anlernverfahren schlug fehl“, berichtet Varvodic.

Also kam ein Bartec-Team vorbei und stellte nach Identifikation der OE-Senso-

„Universal-sensoren bieten für freie Werkstätten ein größtmögliches Maß an Flexibilität.“
Goran Varvodic, Reifenwelt Bendorf



Matthias Langhals (l.), Sales Manager Bartec Auto ID, und Goran Varvodic.

ren mittels Tech600 an den Winterreifen fest, dass der OE-Sensor nur bis Oktober 2023 verbaut wurde. Es zeigte sich, dass es sich beim Fahrzeug um ein Vorgängermodell aus 2023 mit den älteren OE-Sensoren handelte. Nachdem deren ID-Nummern mittels Tech600 und dem OBD-Dongle über die OBD-Diagnose ermittelt und auf die Rite-Sensoren kopiert wurden, war das Problem gelöst. Nach etwa 20 Minuten Fahrt wurden die Drücke angezeigt und die Warnlampe ging aus. An einem weiteren Beispiel schildert Matthias Langhals die Leistungsfähigkeit des Support-Teams: „Im letzten Jahr hat Tesla bei den eigentlich stabil laufenden BLE-Sensoren mit einem Update alle Verbindungen zerschossen, sowohl bei Aftermarket- als auch eigenen OE-Sensoren. Wir konnten als erster Hersteller im Aftermarket über eine App die Sensoren updaten und die korrekte Funktion wiederherstellen. Mit dem nächsten Update des Tech600 wird es zukünftig möglich sein, die BLE-Sensoren direkt über das Tech600 upzudaten.“ Dieter Vähröder

„Rollwiderstand im Fokus“

Interview | Im Entwicklungszentrum von Sumitomo Rubber Europe in Hanau entwickelt das Team um Managing Director Bernd Löwenhaupt die neuesten Reifen für die Konzernmarke Falken. Wir wollten wissen, welche Trends gerade aktuell sind.

asp: Herr Löwenhaupt, wo liegen die Schwerpunkte Ihrer Arbeit hier am Standort Hanau?

B. Löwenhaupt: Wir sind verantwortlich für die Reifenentwicklung und das Testen der Neuentwicklungen für die Falken-Reifen. Dies geschieht in Abstimmung mit den Kollegen in der Konzernzentrale in Kobe in Japan, es sind aber auch einige japanische Kollegen hier vor Ort, die uns unterstützen. Wir entwickeln hier von Grund auf die Sommer-, Winter- und Ganzjahresreifen sowie seit 2012 auch OE-Reifen, etwa von VW.

asp: Wie und wo werden die neue Reifen anschließend getestet?

B. Löwenhaupt: Das Testen ist unser zweites Standbein am Standort Hanau. Zum einen arbeiten rund 20 Mitarbeiter hier im Testbereich, wo wir ein komplettes chemisches Labor für Mischungsanalysen und physikalische Messungen haben. Die Fahrtests führen wir dann in Papenburg, auf der spanischen Rennstrecke Idiada und seit zwei Jahren auch in Pferdsfeld bei Bad Kreuznach durch, wo die Firma Triwo ein Testgelände betreibt. Das Testgelände liegt nur circa 100 Kilometer entfernt von Hanau und bietet unter anderem eine Nasshandlung- und eine Geräuschstrecke. Geräuschreduzierung ist mittlerweile sehr wichtig, um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen. Da ist die räumliche Nähe für uns von Vorteil.



Bernd Löwenhaupt ist Leiter des Entwicklungsstandorts der Sumitomo Rubber Europe GmbH in Hanau.

asp: Wo werden die Reifen produziert?

B. Löwenhaupt: Vor zehn Jahren errichtete der Mutterkonzern ein Werk in der Türkei, wo am Anfang auch die Reifen für Europa entwickelt wurden. Doch die Kapazitäten dort sind erschöpft. Sumitomo wollte damals ein Werk in Europa, doch ein Joint-Venture-Vertrag mit Goodyear verhinderte ein Werk in der EU.

asp: Wo liegen derzeit die größten Herausforderungen in der Reifenentwicklung?

B. Löwenhaupt: Nach wie vor steht der Rollwiderstand im Fokus, getrieben durch die Pläne zur CO₂-Reduzierung und die WLTP-Tests, die weltweit außer in Japan und China vorgeschrieben sind. Vor allem für OE-Reifen ist ein A-Label, bei Winterreifen mindestens ein B, zwingend. Es gibt auch schon Überlegungen für ein Label A+. Ziel ist die weitere CO₂-Reduktion beziehungsweise die Reichweitensteige-

runge bei E-Fahrzeugen. Auch der Luftwiderstand der Reifen rückt immer weiter in den Fokus.

asp: Wie lässt sich der Luftwiderstand denn reduzieren?

B. Löwenhaupt: Hier spielt die Gestaltung der Seitenwände eine entscheidende Rolle. Bei vielen neuen Reifenmodellen ist die Beschriftung nicht mehr erhaben, sondern vertieft, die Seitenwände sind glatt.

asp: Wie entscheidend ist der Luftwiderstand?

B. Löwenhaupt: Versuche im Windkanal haben gezeigt, dass ab circa 80 Kilometer pro Stunde der Luftwiderstand dominant wird und ab etwa 110 bis 120 Kilometer pro Stunde sogar größer ist als der Rollwiderstand. Und neben der erwähnten Geräuschentwicklung spielt in Zukunft auch die Erweiterung des Reifenlabels bezüglich Nassbremsen mit wenig Restprofil eine Rolle. Und mit der kommenden Euro-7-Norm wird auch das Thema Abrieb immer wichtiger.

asp: Wie verhält es sich denn mit dem Abrieb im Hinblick auf Elektroautos?

B. Löwenhaupt: Die Elektrofahrzeuge sind nicht so schlecht im Abrieb, wie man vermutet hat. Hier konnten wir durch neue Mischungen deutliche Verbesserungen im Hinblick auf Abrieb und damit auch auf die Laufleistung erzielen.

asp: Wie vertragen sich die neuen Anforderungen mit den klassischen Zielkonflikten?

B. Löwenhaupt: Das erstaunliche ist auch für mich, der nun schon lange Zeit in der Branche ist, dass wir in allen Bereichen besser wurden. Hatte man beispielsweise früher einen niedrigen Rollwiderstand oder hohe Laufleistung, war bei Nässe nichts mehr zu holen. Auch Bremswege, die früher noch sensationell waren, sind heute eher schlecht.

asp: Welche Maßnahmen führten denn zu den Verbesserungen?

B. Löwenhaupt: Die kommen eigentlich überwiegend aus den verbesserten Gummimischungen, durch die Entwicklungen in der Chemie beim Kautschuk und den weiteren Zutaten wie Harze und Silika.

asp: Falken spricht von einer 4D-Nanotechnologie. Was verbirgt sich dahinter?

B. Löwenhaupt: Hintergrund ist, dass die japanischen Kollegen sehr viel in die Weiterentwicklung der Mikrostruktur von Mischungen investiert haben. Hier kommt beispielsweise mit der Zyklotron-Strahlung eine verbesserte Röntgenstrahlung zum Einsatz, deren Ergebnisse in einem Supercomputer ausgewertet werden und eine bessere Simulation der Bewegung von Kautschukmolekülen und Polymerketten ermöglichen.

asp: Ganzjahresreifen erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Sind hier die Zielkonflikte noch größer?

B. Löwenhaupt: Die Anforderungen des Schneeflocken-Symbols bei Winterreifen waren zu dessen Einführung recht anspruchsvoll, man hat es aber hinbekommen. Dann kam die Verordnung zur Winterreifenpflicht, also mussten auch Ganzjahresreifen damit gekennzeichnet werden. Zunächst ging man von einem Schwerpunkt auf Wintereigenschaften aus, um die Anforderungen an das 3PM-FS-Symbol erfüllen zu können. Aber so kam es nicht. Stattdessen konnten wir gleichzeitig bei Nässe und im Trockenen zulegen. Moderne Winterreifen sind bei der Schnee-Performance immer noch besser, aber ein Ganzjahresreifen von heute ist aus meiner Sicht besser als ein Winterreifen vor ein paar Jahren.

asp: Falken hat sich gut im Markt etabliert. Wie will sich Sumitomo in Zukunft positionieren?

B. Löwenhaupt: Falken ist sehr aktiv im Motorsport und sieht sich stark im Markt der jüngeren Klientel. Im letzten Jahr hat man die Dunlop-Markenrechte für Europa und Amerika von Goodyear zurückgekauft, sodass Sumitomo ab 2026 auch Dunlop-Reifen verkauft. Die Marke soll wieder an das Premium-Segment herangeführt werden, die Positionierung ist aber noch in Abstimmung. Die Entwicklungen dazu kommen auch aus Hanau.

asp: Sind denn aktuell neue Reifenmodelle in der Pipeline?

B. Löwenhaupt: Wir haben einige neue Modelle in Planung und arbeiten an allen Profilen. Die Ergebnisse werden aber erst im nächsten Jahr veröffentlicht.

Interview: Dieter Vähröder



Im Labor werden neue Mischungsvarianten hergestellt. Dabei gilt es immer, mit neuen Rezepturen die typischen Zielkonflikte im Reifenbau zu lösen.



Zerreißprobe: In der Zugmaschine wird die Zugfestigkeit der Materialien getestet.

Fotos: Dieter Vähröder

Transparente Teilebestellung

Onlinekatalog | Im November 2024 haben der Onlinehändler Gettygo und die unabhängige Werkstatt-Kooperation Motoo das Autoservice-Modul „Gettygo by Motoo“ vorgestellt. Was damals noch im Pilotstadium war, hat sich erfolgreich weiterentwickelt.



Sie machen es den Werkstätten leicht – das Gettygo-by-Motoo-Team (v.l.): Reinhold Draht, Thorsten Bauer, Viktor Schick und Gregor Knosala

Einst als Reifen-Onlinehändler gestartet, bietet Gettygo mittlerweile auch die Bestellung von Kfz-Ersatzteilen. Für das breite Angebot von insgesamt 2,5 Millionen Ersatzteilen aus dem OE-Aftermarket sorgen bei Gettygo ausgewählte Kfz-Teilehändler. Für die Gettygo-Kunden ist das ein wichtiger Mehrwert, denn viele ehemalige „Nur-Reifen-servicebetriebe“ sind längst in den

Kfz-Wartungs- und Reparaturmarkt eingestiegen. Gettygo wirbt mit um bis zu 40 Prozent günstigeren Teilepreisen im Vergleich zum stationären Handel. Ab 60 Euro Bestellwert ist die Lieferung kostenlos. Durchschnittlich ist die Lieferung nach zwei bis drei Werktagen per Paketversand beim Kunden – im Falle von nicht tagesaktuellen Reparaturen ist der Online-shop damit eine gute Alternative für den Teileeinkauf.

Mit dem Zusatzpaket „Gettygo by Motoo“ bietet der Onlinehändler seinen Kunden seit Januar einen deutlichen Mehrwert beim Teileeinkauf. Vor allem verspricht der Service, der zusammen mit dem Werkstatt-Netzwerk Motoo und dem Daten-Spezialisten N4Parts entwickelt wurde, deutlich mehr Preistransparenz beim Teileeinkauf. Zudem bietet das Informationsportal – je nach gebuchtem Service-Paket – unter anderem techni-

sche OE-Daten der TecAlliance inklusive TecDoc- und TecRMI-Daten, Rückrufkampagnen, Wartungspläne, Reparaturdaten, Füllmengen, Drehmomente und Explosionszeichnungen.

Das Besondere daran: Ab dem Silberpaket ist es Werkstätten möglich, eigene Großhändler in den Multilieferanten-Katalog einzubinden. Damit lassen sich Verfügbarkeit und Preise von Kfz-Ersatzteilen bei mehreren Händlern in nur einem Tool vergleichen. „Das ist ungleich bequemer als die Recherche in mehreren Teilekatalogen“, erklärt Gregor Knosala, der bei Gettygo für den Ausbau des Teilegeschäfts zuständig ist. Voraussetzung für die Katalog-Anbindung ist eine bestehende Geschäftsbeziehung mit dem Großhändler. Die Einbindung erfolgt dann allerdings inklusive der individuellen Preisvereinbarungen der Werkstatt mit ihrem Großhändler.

Über 100 Gettygo-Nutzer

Mittlerweile nutzen bereits 100 Gettygo-Stammkunden den Zusatzservice. Jan Knoll, Geschäftsführer beim Kooperationspartner Motoo: „Es handelt sich um ein erklärungsbedürftiges Produkt, denn es sind mit Gettygo, Motoo und N4Parts mindestens drei Partner beteiligt. Viele Kunden verstehen zunächst nicht, dass nur Großhändler eingebunden werden können, mit denen bereits eine B2B-Geschäftsbeziehung besteht.“ N4Parts bekommt die Preisinformationen von den angebotenen Großhändlern über ganz offizielle Schnittstellen.

Drei Service-Pakete

Das neue Autoservice-Modul gibt es in den drei Paketen: Bronze, Silber und Gold. Über 80 Prozent der Nutzer haben sich bisher laut Gettygo für das Gold-Paket mit allen Funktionalitäten entschieden. In der Bronze-Variante (19 Euro monatlich) ist die OE-Teileidentifizierung und eine grafische Teilesuche bereits enthalten. Auch Daten von Eurotax und Schwabe lassen sich per Fahrzeug-Identifizierungsnummer (VIN) abrufen, um sich Teile für das Fahrzeug anzeigen zu lassen.

Wer seine eigenen Großhändler wie beispielsweise Stahlgruber oder WM SE in die Datenbank mit einbinden möchte, für den ist das Silber-Paket (29 Euro monatlich) die bessere Wahl. Ergebnisse des Großhändlers werden bei der Teilesuche dann direkt mit angezeigt und lassen sich dann mit den Gettygo-Preisen vergleichen. Das setzt natürlich voraus, dass die Werkstatt bereits

Kunde bei dem Großhändler ist und eine entsprechende Kundennummer vorhanden ist. Zusätzlich lassen sich auch Arbeitswerte für den Einbau von Teilen und Service-beziehungsweise Wartungsarbeiten abrufen und nach Bedarf verändern.

Das komplette Funktionsspektrum vom Autoservice-Modul gibt im Gold-Paket (59 Euro monatlich). Das beinhaltet auch den Zugriff auf TecRMI-Daten inklusive Servicepläne für die Wartung, Reparaturanleitungen, Stromlaufpläne und technische Daten für das Fahrzeug sowie Rückrufaktionen. Auch das digitale Serviceheft des OE kann abgerufen werden. Bei Abschluss eines Paketes beträgt die Mindestvertragslaufzeit lediglich 30 Tage, danach kann je nach Bedarf ein Paket gewählt werden.

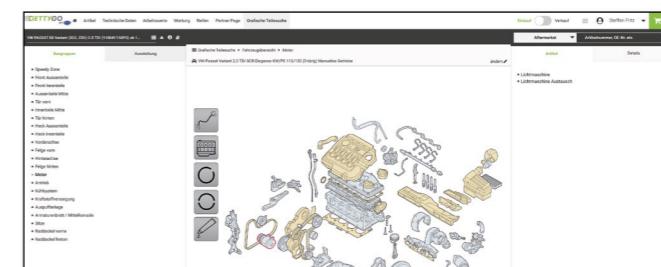
Bequeme Teilesuche

Gesuchte Ersatzteile werden zuerst über die bekannten Auswahloptionen wie VIN-, Schlüssel- oder OE-Nummer identifiziert. „Dann können Gettygo-Kunden die Angebote der jeweiligen Teilelieferanten hinsichtlich Verfügbarkeit, Lieferdatum und Preis auf einen Blick vergleichen“, erklärt Gregor Knosala. Seit Start des Angebots lerne man immer wieder dazu und arbeite ständig an weiteren Verbesserungen. „Es hat sich herausgestellt, dass die Trackingnummer oder eine Wa-

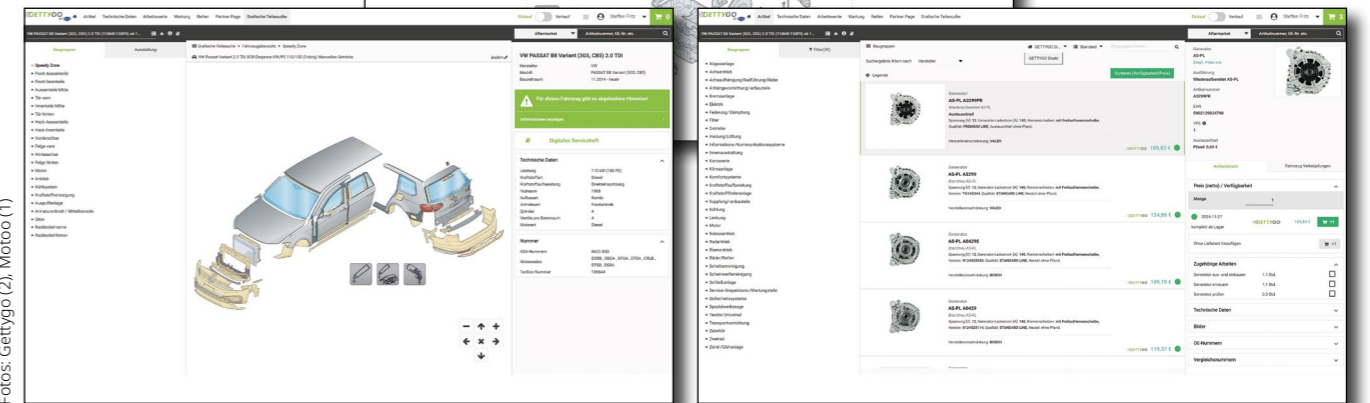


Motoo-Geschäftsführer Jan Knoll kooperiert bereits seit 2023 mit Gettygo.

renkorboptimierung in der Schnittstelle nachprogrammiert werden mussten und eine Lösung für die Rückabwicklung der Pfand-Teile gewünscht wird. Alles Themen, die zu einer Weiterentwicklung des Teilekatalogs führen“, ergänzt Knosala. Die Bestellung läuft dann beim jeweiligen Großhändler ein und der schreibt auch die Rechnung. Die All-in-One-Lösung umfasst auch die Möglichkeit, OE-Teile zu bestellen – das geht für alle Kunden, die einen OE-Lieferanten im Teilekatalog angebunden haben. Gute Nachrichten gibt es für alle, die noch auf der Suche nach einem OE-Teile-Lieferanten sind, denn schon bald wird das Sortiment um rund 20 Marken erweitert. Dietmar Winkler



Die All-in-one-Lösung für die Teilebestellung bietet neben Katalogfunktionen auch eine Menge technische Informationen und Reparaturpläne.



Fotos: Gettygo (2), Motoo (1)

Kurzfassung

Mit der All-in-one-Lösung „Gettygo by Motoo“ bietet der Reifen- und Teilehändler seinen Kunden ein mächtiges Tool, das den Einkauf wesentlich übersichtlicher und transparenter macht.

Entlastet den Rücken

Montage | Für seine neue Maverick-Pro-Reifenmontiermaschine mit Zentralklemmung hat Hunter Engineering die Original-Maverick um zwei wichtige Verbesserungen ergänzt. Die erste ist ein neuer ergonomischer Radlift, der auch schwere Radkombinationen bis zu 175 Pfund und 19,5-Zoll-Reifen in einer fließenden Bewegung anheben und kippen kann. Der Lift hält diese erhöhte Position und senkt sich dann automatisch, wodurch der sich am häufigsten wiederholende und rückenbelastende Teil des

Reifenwechsels entfällt. Zusätzlich verfügt die Maverick Pro über eine Beleuchtung der Unterseite, die die untere Rolle und die untere Wulst während der Montage- und Demontage beleuchtet. Ein anpassbarer Timer sorgt für die automatische Abschaltung. Die verbesserte Sichtbarkeit ermöglicht ein einfacheres Abdrücken und Schmieren des unteren Wulsts. ha

Hunter Engineering Company
www.hunter.com



Foto: Hunter

Damit es dicht bleibt



Foto: Kunzer

Ventilreiniger | Der Kunzer Ventilsitzreiniger 7VSR07 für Felgenventile ist jetzt auch für tief sitzende Ventillöcher und engen Bauraum geeignet. Durch Verunreinigungen kommt es häufig zu Undichtigkeiten, die einen langsamen Druckverlust des Reifens zur Folge haben. Der siebenteilige Werkzeugsatz ermöglicht es, die Dichtflächen des Rei-

fenventils einfach zu reinigen. Mit drei zweistufigen Schleifkörpern, einem Schaber und drei unterschiedlichen Adapterstücken kann jedes Ventilloch einer Felge erreicht werden. Geeignet für Gummi- und geschraubte Stahlventile. ha

W. Kunzer GmbH
www.kunzer.de

Komfortableres Arbeiten

Montage | Die neue hebellose Reifenmontiermaschine Kendo.Evo aus der bewährten Kendo-Serie bietet einige Neuerungen. Eine große modulare Ablagefläche kann an die Eigenschaften und Bedürfnisse des Bedieners angepasst werden. Auf dem Gitter können je nach persönlicher Arbeitsweise, Größe des Anwenders und Platzangebot in der Werkstatt verschiedene Elemente abgelegt werden. Die Zentralaufnahme mit Extragrip ermöglicht eine einfache Positionierung des Konus. Eine einzige Bewegung genügt zur gleichzeitigen Positionierung der Abdrückrollen und des Montage-

kopfs. Der abgerundete Rahmen sorgt für komfortables Arbeiten ohne Verletzungsgefahr. Die Bedienperson kann bequem um die Maschine herum arbeiten. Alle Gerätefunktionen werden mithilfe von Symbolen visuell dargestellt, was den Arbeitsprozess noch übersichtlicher und schneller macht. Das patentierte Montagewerkzeug sorgt auf diese Weise für eine mühelose Montage und Demontage aller Reifentypen und Felgen (Standard, UHP und RunFlat). ha

BlitzRotary GmbH
www.rotarysolutions.eu



Foto: Rotary

Perfekt abgestimmtes Trio

Reifenservice | Mit der Radwaschmaschine 4x4 HP, der Radauswuchtmaschine BM 1300 P und der Reifenmontiermaschine Jet Alliance präsentiert Haweka Werkstatt-Technik eine aufeinander abgestimmte Komplettlösung für den professionellen Reifenservice. Die Radwaschmaschine Haweka 4x4 HP sorgt mit Granulat und Spezialreiniger selbst bei stark verschmutzten Felgen für ein sehr gutes Waschergebnis und schont dabei Reifen und Felgen. Die Maschine arbeitet mit einem geschlossenen Wasserkreislauf und benötigt keinen permanenten Frisch- und Abwasseranschluss. Der Waschraum eignet sich für Räder von Pkw, SUV oder Transportern bis 850 Millimeter Durchmesser.

Die Radauswuchtmaschine BM 1300 P verfügt über eine pneumatische Spannvorrichtung, berührungslose Raddatenerfassung, verkürzte Messdauer und intuitive Benutzereführung über einen



Foto: Haweka

Touchscreen. Weitere serienmäßige Ausstattung ist die Ultraschall-Höhenschlagmessung als zusätzlicher Garant für die Laufruhe des Fahrzeugs. Die Reifenmontiermaschine Jet Alliance überzeugt durch ergonomische Bedienung, Mittenzentrierung, beidseitige Abdrückrollen,

einen automatischen Montagekopf und pneumatischen Wulstniederhalter und reduziert das Risiko der Beschädigungen von Felgen und Reifen. ha

Haweka Werkstatt-Technik Glauchau GmbH
www.haweka-glauchau.de

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

NEW

AP dark
6,0 x 16
6,5 x 16
6,5 x 17
7,0 x 17
7,0 x 18
7,5 x 18

www.dezent-wheels.com

ABE, ECE, OE, TÜV, TÜV, TÜV, TÜV

Neue Freigaben für BMW und VW

Wuchten | Beissbarth erweitert sein Angebot an freigegebenen Wuchtmaschinen: Gleich mehrere Modelle haben die offizielle OEM-Freigabe von BMW und Volkswagen erhalten. Für BMW stehen die G.50P und die G.60P PRO zur Verfügung, beide inklusive aller notwendigen BMW-Spannmittel sowie einer Ty-

pensspannplatte für 132-mm-Lochkreise. Die G.50P überzeugt mit umfangreicher Ausstattung. Funktionen wie Höhenschlagmessung und MatchMounting können nachgerüstet werden. Die G.60P PRO arbeitet vollautomatisch ohne Datenarm und verfügt serienmäßig über Höhenschlagmessung und MatchMoun-

ting. Für Volkswagen gibt es drei neue freigegebene Modelle: VAS 741 113, eine kompakte Maschine für den Einsatz als Zweitgerät, ideal zur Unterstützung in der Reifensaison. VAS 741 115 basiert auf der G.50, konzipiert für hohen Durchsatz im Werkstattalltag. Die Nachrüstung von Höhenschlagmessung und MatchMounting ist möglich. VAS 741 119 arbeitet vollautomatisch ohne Datenarm und ermöglicht zusätzlich die präzise Höhenschlagmessung und MatchMounting. Auch hier können diese Funktionen bei Bedarf nachgerüstet werden.

Alle neuen Maschinen können mit einem Radlift ausgestattet werden. Dieser hebt Räder bis 80 Kilogramm an, senkt sich automatisch beim Schließen des Radschutzbogens wieder ab und speichert gleich die Höhe für das nächste Rad. Dies ermöglicht ergonomisches und zeitsparendes Arbeiten. Mit diesen neuen OEM-Freigaben unterstreicht Beissbarth seine Innovationskraft und die enge Zusammenarbeit mit führenden Automobilherstellern. ha

Beissbarth GmbH
www.beissbarth.com



Foto: Beissbarth

Stabilität und Präzision

Montage | Die neue Reifenmontiermaschine Monty 3300-26 von Hofmann wurde für eine breite Palette von Reifengrößen für Pkw und leichte Lkw entwickelt. Die hohe Steifigkeit ist für RFT- und UHP-Reifen ausgelegt. Mit einem erweiterten Spannungsbereich und selbstzentrierenden, verstellbaren Spannbacken nimmt die Monty 3300-26 Reifen von 10 bis 26 Zoll Durchmesser auf, mit einer maximalen Breite von 15 Zoll und einem Gesamtdurchmesser von bis zu 44 Zoll. Das robuste Gehäuse ist im Vergleich zu Standardmodellen um zwei Zoll niedriger, um ergonomischeres Arbeiten mit breiten Reifen zu ermöglichen. Die Technologie „smartSpeed“ optimiert das auf-

gebrachte Drehmoment und legt die maximale Drehzahl des Rades automatisch fest. Die verstellbare Spannvorrichtung verfügt über vier selbstzentrierende, dreifach verstellbare Backen, die den Zylinderhub minimieren und so das Spannen beschleunigen. Der Bodenabdrucker bietet ein breites Abdrucksystem für Stabilität und fünf Schaufelverstellachsen für Präzision. Der hohe Belagversatz verhindert Störungen zwischen Reifen und Drehtellerzylinder, die ergonomische Pedalpositionierung erhöht den Bedienkomfort. ha

Snap-on Inc.
www.hofmann-equipment.com



Foto: Hofmann

Leistungsstarke Neuerungen

Reifenwechsel | Eine neue Serie von Twin-Turbo-Schlagschraubern hat Werkzeugspezialist Hazet aufgelegt. Sie verbinden enorme Kraft und hohe Effizienz in besonders kompakten Geräten. Die zwei 1/2-Zoll- sowie der 3/4-Zoll-Schlagschrauber überzeugen zudem durch ihre schnelle Leistungsentfaltung. Alle vier Schlagschrauber sind mit einem innovativen Acht-Lamellen-Luftmotor ausgestattet, der eine 25 Prozent höhere Leistung bewirkt als herkömmliche Modelle. Im Vergleich zum Marktstandard (ein Lufteingang, zwei Luftausgänge) verfügt diese Luftmotor-Technologie nun über zwei Lufteingänge und vier Luftausgänge. Aufgrund der dadurch höheren Leistung lässt sich die Schraubverbindung schneller lösen. Die Schlagschrauber verfügen über ein Hochleistungs-Doppelhammer-Schlagwerk.

Für seine bewährte Drehmoment-schlüssel-Reihe System 5000-2CT hat Hazet mit dem neu konzipierten System 5000-3CT einen noch leistungsstärkeren und präziseren Nachfolger entwickelt. Die Schlüssel der dritten Generation punkten mit einem auf 800 Newtonmeter erweiterten Messbereich. Durch Drehen des Griffes können weiterhin schnell die gewünschten Drehmomentwerte eingestellt werden. Dabei unterstützt eine neu konzipierte Rastmechanik im Griff den Anwender bei der sicheren und präzisen Einstellung. Der Anwender kann zwischen sieben verschiedenen Messbereichen von 1 bis 800 Newtonmeter wählen. So eröffnet sich ein breites Einsatzspektrum für kontrollierten Schraubanzug beim Reifenservice und bei Zweirad-, Pkw- und Nfz-Anwendungen sowie di-



Foto: Hazet

versen Einsätzen in Industrie und Handwerk. Die Genauigkeit der Drehmoment-schlüssel beträgt jetzt ± 3 Prozent (5107-3CT: ± 4 Prozent) vom Skalenwert in Betätigungsrichtung. Der integrierte Um-

schalthebel mit Freilauffunktion verringert die Verletzungsgefahr. ha

Hazet-Werk Hermann Zerver GmbH & Co. KG
www.hazet.de

ALZURA
TYRE 24 GROUP

ALZURA
Business Software
www.alzura-automotive.com

LOCAL ONE
Die besten Menschen in Ihrer Stadt
www.local.one

AUTOMOTIVE INSIGHTS
www.auto.news



Foto: Hazet

High Performance im Winter

Reifen | Dunlop ergänzt sein Sortiment mit einem neuen Winterreifen. Durch das spezielle Lamellensystem graben sich die Profilblöcke in den Schnee, was die Bremswegverkürzung unterstützt. Gleichzeitig tragen die seitlichen Blockkanten des Profils dazu bei, das Wasser zu verdrängen und hervorragen-

de Kontrolle auf nassen Straßen zu gewährleisten. Den Dunlop Winter gibt es in 69 Größen von 15 bis 21 Zoll. Er ist sowohl für Elektrofahrzeuge als auch für Verbrenner geeignet. ha

Goodyear Germany GmbH
www.goodyear.de



Foto: Goodyear

Neuheiten mit Niveau

Sensor und Räder | Als einer der führenden Anbieter im Bereich Reifendruckkontrollsysteme (RDKS) im europäischen Aftermarket bringt Alcar mit dem neuen Sensor BLE V2 eine verbesserte Lösung auf den Markt, die speziell für alle aktuellen Tesla-Modelle entwickelt und optimiert wurde. Der Sensor basiert auf modernster Bluetooth-Low-Energy-Technologie (BLE) und bietet eine aktualisierte Software, die höchsten OE-Standards entspricht.

Diese Weiterentwicklung garantiert präzise und zuverlässige Überwachung des Reifendrucks sowie einfache und schnelle Installation.



Die Marke „Dezent“ hat ein neues Fünfspeichenrad im Angebot, das vielen edlen Fahrzeugen ab sofort einen kraftvollen Auftritt garantiert. In der Gewichtsklasse der schweren Pkw ist das „Dezent KG“ mit Traglasten von über 900 Kilogramm die perfekte Lösung. Klassisch in der For-



mensprache, verleiht die Felge die Extrarote an Sportlichkeit. Zusätzlich können die originalen Nabenkappen und Serienverschraubungen verwendet werden. Das Dezent KG ist in den Farbvariationen „silber“, „schwarz“ und „schwarz frontpoliert“ verfügbar.

Dotz präsentiert mit dem neuen Leichtmetallrad „Sonoma“ in den Farbvarianten „dark“ und „bronze“ das erste ECE-zertifizierte flowforged-Design. Dieses auffallende Leichtmetallrad verbindet modernste Technologie mit markantem Motorsport-Design. Das asymmetrische V-Speichendesign in mehreren Ebenen sorgt für einen 3D-Effekt und schafft eine Balance zwischen Dynamik und Stabilität. Der Aero-Ring mit Undercut als Designelement verleiht dem Rad, gemeinsam mit dem offenen Speichendesign, einen agilen, leichten Look. Ebenfalls neu sind die speziell strukturierten Mittenkappen. ha

Alcar Wheels GmbH
www.alcar.de



Fotos: Alcar Wheels



Foto: Maxxis

Sportlicher Allrounder

Reifen | Maxxis präsentiert mit dem neuen Premitra HP6 einen sportlichen Allroundreifen für Kleinwagen sowie Pkw und SUV der Kompakt- und Mittelklasse. Bei gleicher Reifenbreite hat die Lauffläche des Premitra HP6 15 Prozent mehr Kontakt mit der Straße als sein Vorgän-

ger sowie eine um elf Prozent gestiegene Lebensdauer. Breite Längsrillen und schmale Seitenrillen leiten Wasser ab und senken das Aquaplaningrisiko. ha

Maxxis International GmbH
www.maxxis-europe.com

Für Schwergewichte

Reifen | Pirelli stellt mit dem Scorpion All Season SF3 einen speziell für SUV entwickelten Ganzjahresreifen vor. Dieser erweitert die technischen Eigenschaften des Cinturato All Season SF3. Um das Gewicht der SUV zu berücksichtigen, führte Pirelli spezifische Anpassungen und

technologische Lösungen ein. Dazu gehören verstärkte Profilblöcke mit erweiterten Abmessungen und eine progressive Einstiegsgeometrie. ha

Pirelli Deutschland GmbH
www.pirelli.de



Foto: Pirelli



Foto: Firestone

Zuverlässige Leistung

Reifen | Firestone präsentiert den Vanhawk 2 Winter EVO, seinen neuesten Winterreifen für Transporter. Der Reifen verfügt über eine verbesserte Gummimischung, sowie ein optimiertes Laufflächendesign, das für eine gleichmäßigere

Energieverteilung in der Aufstandsfläche sorgt. Er bietet zehn Prozent mehr Laufleistung als das Vorgängermodell. ha

Bridgestone Europe NV/SA
www.bridgestone.de

autoservicepraxis.de | autohaus.de

tyresystem.de - Ihr zuverlässiger Online-Großhändler

Hier kaufen Profis!



- ✓ Zentrale Auftragsabwicklung mit TyreSystem als einzigem Ansprechpartner
- ✓ Top Händlerpreise und Sammelrechnungen
- ✓ Keine Nutzungsgebühr und kein Mindestbestellwert
- ✓ Kostenlose Expertenberatung und persönlicher Kundenservice



Technische Optik im Motorsportlook

Räder | Der Leichtmetallradspezialist CMS hat das neue Rad C39 im Sortiment: Zehn extralange, schmal ausgeführte Speichen und eine kompakte, filigran gestaltete Designmitte sorgen für eine leichte technische Optik im Motorsportlook bei gleichzeitig maximaler Stabilität. Besonders auffällig sind die präzise ausgearbeiteten Designelemente an den Speichenenden. Sie betonen kraftvoll die Verbindung zum Felgenhorn und unterstreichen die dynamische Ausstrahlung des Rads.

Mit seiner hochwertigen Oberflächenbearbeitung in glänzendem „Racing Silber“ und edlem „Schwarz Glanz“ überzeugt das C39 nicht nur als Winterrad, sondern als sportliche Ganzjahreslösung für Kleinfahrzeuge, ebenso wie für kompakte Limousinen.

In den Größen von 16 bis 19 Zoll und seinen vielfältigen Applikationsmöglich-



Fotos: CMS

keiten als ECE-Rad für Fahrzeuge mit Vier- und Fünf-Loch-Anbindung vereint das C39 sportliches Design mit vielfältigen Einsatzmöglichkeiten.

Zudem erweitert CMS sein Produktportfolio und bietet Kompleträder zur Direktbestellung über den Händler-Shop an. Die Kompleträder werden auf Wunsch inklusive RDKS-Sensoren, ge-

wuchtet und fertig montiert ausgeliefert. Dabei setzt CMS auf namhafte Reifenhersteller wie Pirelli, Hankook und Yokohama. Die Reifenpreise sind tagesaktuell kalkuliert und werden direkt im Konfigurator angezeigt. ha

CMS Automotive Trading GmbH
www.cms-wheels.com



Schnelle Schadenbehebung

Reparatur | Das Essener Unternehmen Niso Tech hat ein Reparaturset im Angebot, das sowohl eine Lösung für die permanente Reparatur von Reifenschäden enthält, als auch ein Notreparaturkit als vorübergehende Lösung. Das Safety Seal Plus im praktischen Koffer enthält Lupe, Prep & Primer, 250 ml Liquid Patch sowie 30 Reparaturkörper mit einer Län-

ge von je zehn Zentimetern. Außerdem enthalten ist das nötige Werkzeug. Während der Reifen für die dauerhafte Reparatur abmontiert werden muss, ist die Notreparatur auch beim montierten Rad möglich. ha

Niso Tech GmbH
www.nisotech.de



Foto: Niso Tech



Foto: Hankook

All-Terrain-Experte

Reifen | Der neue Dynapro AT2 Xtreme von Hankook überzeugt durch ein leistungsfähiges All-Terrain-Profil, das speziell für Campervans, Offroader und Baustellen-Transporter entwickelt wurde. Der Ganzjahresreifen kombiniert verlässliche Traktion auf verschiedenen Untergründen und überzeugt mit Fahrkom-

fort und Langlebigkeit. Erhältlich sind insgesamt 15 Dimensionen zwischen 15 und 17 Zoll, die auch den 4x4-Klassik-Bereich abdecken. Parallel im Programm bleibt der Dynapro AT2. ha

Hankook Reifen Deutschland GmbH
www.hankooktire.com/de

Kraftvolle Linienführung

Räder | Mit dem Jaecoo 7 bringt Chery ein urbanes SUV auf den europäischen Markt. Passend zum Start bietet Borbet mit dem Raddesign W in 8,5 x 21 Zoll ein stilvolles Upgrade, das die charakteristischen Linien des Fahrzeugs unterstreicht. Mit seiner ausgewogenen Formensprache, gewichtsoptimierter Bauweise und winterfesten Oberfläche ist

das Rad ein idealer Begleiter. Es ist mit ABE-Freigabe für die Reifengröße 255/35 R21 eintragungsfrei verfügbar. Erhältlich ist es in den Farbvarianten „black polished glossy“ und „mistral anthracite glossy“. ha

Borbet GmbH
www.borbet.de



Foto: Borbet

Breites Angebot online

Räder | Seinen digitalen Produktkatalog zu Reifen, Felgen und vormontierten Winterkompleträdern präsentiert der Großhändler Tsys. Die Übersicht für die Herbst-Winter-Saison ist ab sofort online und bietet ein breites Portfolio renommierter Felgenhersteller von ATS bis Rial. Ein aktualisierter Technikteil unter-

streicht die langjährige Expertise von Tsys und greift aktuelle Trends und Technologien auf. Das Winterkomplettprogramm umfasst Anwendungen für über 150 Fahrzeugmodelle. Kunden finden passende, vormontierte Räder in wenigen Minuten. Über den Webshop sind diese online bestellbar. Das Programm

wird laufend erweitert – über integrierte Links gelangen Kunden direkt zur Auswahl. Im Webshop steht zusätzlich ein Kompletttradkonfigurator für individuelle Kombinationen bereit. ha

4Fleet Group GmbH
www.tsys.de



Foto: Tsys

Reifenlagerhallen | Reifencontainer | Reifenregale
TOP-QUALITÄT | DIREKT AB HERSTELLER

Hervorragendes Preis-/Leistungsverhältnis

HaCoBau

Über 800 Referenzen für alle Automarken

Hacobau GmbH • Tel. 051 51 - 809876 • info@hacobau.de • www.hacobau.de

MADE IN GERMANY

RÜCKRUF!

Die asp-Rückrufdatenbank: Alle Hersteller auf einen Klick.



- + Umfassendes Archiv:
Rückrufe seit 2001
- + Marken-, Volltext- und
Zeitraumsuche
- + Jederzeit mobil abrufbar



asp informiert Sie zuverlässig über die wichtigsten Rückrufe und Serviceaktionen der Hersteller.

www.autoservicepraxis.de/rueckrufe



asp
AUTO SERVICE PRAXIS