
Goodyear bringt Supersportler: Schnell, schwarz und rund

Von Peter Schwerdtmann

Reifen-Menschen nehmen sich gern selbst auf die Schippe, wenn sie gebeten werden, ihr Produkt zu erklären. „Rund und schwarz“, lautet ihre Standardantwort. Damit wollen sie ihre Zuhörer bestimmt nicht auf die Schippe nehmen, sondern ihre Verzweiflung darüber ausdrücken, wie schwer es ist, Außenstehenden zu erklären, wie sexy so ein Reifen ist. Er ist eben nicht nur schwarz und rund, ihre Macher sind auch keine Alchemisten. Es sind Wissenschaftler und Ingenieure, die um jedes Prozent Verbesserung ringen.

1888 erhielt John Boyd Dunlop sein erstes Patent für einen Luftreifen, der auch damals schon rund und schwarz war. Seine Nachfolger arbeiten seitdem an Verbesserungen und werden es wohl auch in Zukunft nicht schaffen, den perfekten Reifen zu entwickeln. Denn den kann es auch in vielen Jahren nicht geben. Zu unterschiedlich sind die Fahrzeuge, die Erwartungen, die Wetterlagen und die Ansprüche. Soll es um Langlebigkeit im Alltag gehen oder um die schnellste Runde auf der Jagd nach der Pole Position.

Scheinbar ist alles ganz einfach. Der Entwickler muss nur dafür sorgen, die Fläche, mit der ein Reifen auf der Straße steht, möglichst groß und möglichst gleich zu halten. In Kurven dürfen die Flanken mithelfen. Dafür müssen die Seiten aber steif sein. Wasser soll immer so abgeführt werden, dass Aquaplaning ausgeschlossen ist. Der „Gummi“ soll mit allen Belägen klarkommen und Traktion ebenso beherrschen wie das Bremsen und das Einlenken in die Kurve. Möglichst leicht sollen die Reifen auch noch sein, um die ungefederten Massen klein zu halten. Ach ja – federn sollen sie im Normalfall auch noch.

Bei Goodyear geht es in diesen Wochen auch um die schnellste Runde, um eine Serie sportlicher Reifen, deren Modelle den Alltagseinsatz bei Wind und Wetter auf einem Sportwagen ebenso bewältigen wie die schnellste Runde auf topfebener und trockener Rennstrecke. Die Rede ist von der Goodyear-Reifenfamilie Eagle F1. Die Familie hat vier Mitglieder: den Einsteiger Goodyear Asymmetric 5, den Super Sport, den Super Sport R und den Supersport RS.

Der Reifen, der unter den sportlichen der F1-Serie am meisten Allroundtalent für den Sportwagen mitbringt, ist der Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5, ein Ultra High Performance-Reifen (UHP). Der Nachfolger des Asymmetric Serie 3 wurde beim Nasshandling um vier Prozent verbessert, bei gleichbleibend hoher Qualität des Trockenhandlings. Die Bremseigenschaften konnten ebenfalls verbessert werden - um sieben Prozent.

Doch bei Goodyear geht es jetzt um ein viertes U, um die Ultra Ultra High Performancereifen. Beim Super Sport stehen Grip und Handling im Vordergrund. Aber auch mit Wasser wird er fertig, dank zweier unterschiedlicher Materialien der Reifendecke. Sein massives geschlossenes Profil an der Außenschulter sorgt für ein spontanes und exaktes Einlenkverhalten.

Deutlich mehr auf der Rennstrecke zuhause ist der Super Sport R. Durch die Verwendung einer Gummimischung mit hohem Reibwert wird extrem hohe Trockenhaftung erreicht. Brücken in den Längsrillen für die Drainage tragen dazu bei, dass die Verformung des Reifens in der Kurve begrenzt wird. Lenkpräzision und Feedback wurden ebenfalls verbessert, da die Aufstandsfläche des Reifens für eine gleichmäßige Druckverteilung optimiert wurde.

Das schnellste Pferd im Stall wird der Super Sport RS sein, der für den Renneinsatz

gedacht, aber auch für die Straße zugelassen ist. Seine Renn-Gummimischung sorgt für den besten Grip der Familie und hohe Performance auf trockener Strecke. Goodyear bemüht sich gerade um eine Freigabe bei Porsche für die GT2- und GT3-Renner.

Mit diesen Reifen könne man zwei oder auch drei Runden auf der Jagd nach der Bestzeit fahren, erläuterte Holger Rehberg, Produktmanager bei Goodyear. „Und danach kommen sie auf den Reifen auch wieder nachhause. Doch bei Regen überholt Sie dann jeder Polo.“ Reifen werden eben auf ihre Aufgaben spezialisiert.

Auf der trockenen Rennstrecke von Ascari konnten wir die ersten drei Familienmitglieder bei der Arbeit erleben: Im Volkswagen Golf R, dem Renault Alpine A110, dem Porsche 911 GT2 und dem Ferrari 488. Bei keinem Fahrzeug ließen uns die Reifen im Stich; die Querschleunigung des R war so beeindruckend, dass wir schon Respekt vor dem RS aufbauten, ohne ihn in Ascari fahren zu können.

Und damit sind wir wieder zurück zu rund und schwarz. Nicht nur wir haben bei diesen kurzen Testfahrten Probleme, festzustellen, ob die Unterschiede dem Reifen oder dem Auto zuzuschreiben sind. Der Reifenkäufer steht noch vor viel größeren Problemen bei der Reifenwahl. Wenn das Preisargument nicht alles dominiert, dann ist es die Kraft der Marke, die wiederum vom Langzeit-Image, von Reifentest in Medien, denen man vertraut und von aktuell sichtbaren Erfolgen im Motorsport abhängt.

Goodyear trat in Ascari mit der Aussage an, man sei „back on track“. So wie die Super Sport-Familie aufgestellt ist, könnte damit der Renn-Track gemeint sein. Man wird sehen.
(ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Goodyear Eagle F1 Super Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Goodyear Eagle F1 Super Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear
