



# Truck

Nr. 11 FEBRUAR 2012 – Die Zeitschrift der Transport-Profis

BEST PRACTICE  
Die Expedition  
der Tausend

Seite 6



SEITE

4

INTERVIEW MIT FRANCESCO GORI

Ziel ist die Zukunft



SEITE

16

STRATEGIEN / INTERVIEW MIT MARCO SOLARI

Vertrauen ist  
eine ernste Sache



PIRELLI-GESCHICHTEN

## Sicherheit im Vordergrund

Seite 12

**FW:01**  
**TW:01**



Winter Grip



Hohe Runderneuerungsfähigkeit



Energy™ Efficient



Geräuscharm



[pirelli.com](http://pirelli.com)



## JETZT IST DER WINTER SICHERER.

**PIRELLI SERIE:01 WINTER-REIFEN. DIE NEUE LKW REIFEN GENERATION.**

Sie sind nicht die Einzigen, die sich über Ihre Sicherheit Gedanken machen, Pirelli tut dies auch. Deshalb haben wir für Sie die neuen **FW:01** und **TW:01** Reifen entwickelt. Neuste Technologien sorgen für extremen Grip, optimale Kontrolle und einen verkürzten Bremsen bei hoher Laufleistung.



**POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL**

# Übersicht



INTERVIEW MIT FRANCESCO GORI  
Ziel ist die Zukunft

SEITE  
**4**



SEITE  
**6**

BEST PRACTICE  
Die Expedition der Tausend

SEITE  
**8**

SCHAUFENSTER / LINIE G:01  
Ein Reifen - zwei Aufgaben

SCHAUFENSTER / LINIE H:01  
Mehr Fahrleistung, mehr Fahrkomfort.  
Und auch die Umwelt dankt

SEITE  
**10**

EVENTS / TRUCK SAFETY DAY  
In Livigno steht die Sicherheit  
auf dem Programm

SEITE  
**12**



HIER BRÜSSEL  
Ein "Personalausweis"  
für Reifen

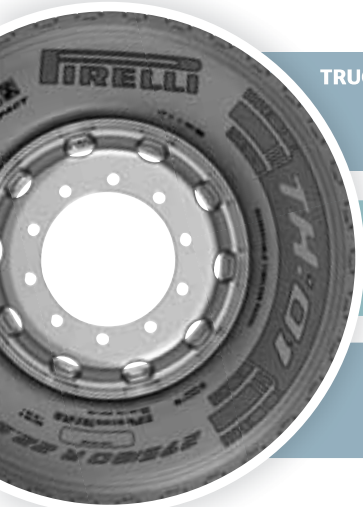
SEITE  
**18**

SEITE  
**16**

STRATEGIEN  
Vertrauen ist eine ernste Sache

SEITE  
**17**

DIE STÄDTE DES TRANSPORTS / HAMBURG  
Auf der Reeperbahn  
nachts um halb eins ...



TRUCK IM DIALOG MIT IHREN LESERN  
FAQ

SEITE  
**19**

TRAINING  
Wenn der Lkw zum  
Wettbewerb antritt

SEITE  
**20**

NEWS  
Pirelli Kurzinfo

SEITE  
**22**



# Ziel ist die Zukunft

## Das Interview

Francesco Gori

chief operating officer Pirelli & C.



Mehr als 400 Millionen Euro Investitionen von heute bis 2014 - eine Rekordzahl. Der Löwenanteil geht an den Truck-Bereich, auf den Pirelli in den Schwellenmärkten setzt und das so stark, dass bereits mit dem Projekt eines neuen Werks in Argentinien begonnen wurde. Das Ziel dabei? Zwei Milliarden Umsatz für den Industrie-Bereich im Jahr 2015. Eine Marketingstrategie, die nicht nur auf Theorie, sondern auf ganz konkreten Fakten basiert: innovative Ideen, Qualitätsprodukte, effizienter Service

von Simona Gelpi

### **Im vergangenen November hat Pirelli die Firmenziele für 2015 vorgestellt. Auf welche Elemente stützt sich das Unternehmen beim Angriff des Truck-Reifenmarkts in den kommenden Jahren?**

«Der Unternehmensplan stützt sich hauptsächlich auf die Wachstumsvorhersagen für die am stärksten wachsenden Regionen. Eine Strategie, die sich in der Vergangenheit bereits als erfolgreich bewiesen hat: Pirelli konnte auf den Schwellenmärkten (von Südamerika bis in den Mittleren Orient) im Vergleich zur Konkurrenz immer höhere Wachstumswahlen verzeichnen. 2011 konzentrierten sich die Investitionen (knapp 100 Millionen Euro) auf Technologie und Produktionskapazität.

Und jetzt können wir uns auf dem Markt mit einer äußerst innovativen Produktgeneration - der Serie O1 - präsentieren. Natürlich muss dabei bedacht werden, dass die Entwicklung im Industriebereich im Vergleich zum Verbrauchermarkt mittelfristig zyklisch verläuft. Aber auf jeden Fall haben die Schwellenwirtschaften eine sichere Wachstumsrate.

Diese Philosophie steht ergänzend zur Entscheidung nicht in Nordamerika zu investieren und stattdessen die Ressourcen in unsere "natürlichen Märkte" zu stecken. Im Übrigen muss ein Unternehmen heutzutage einfach selektiv sein, um "Klassenbestes" werden zu können.»

### **Zu den Zielen der Pirelli gehört auch die Einführung neuer Produkte, die aus der SATT-Technologie jüngerer Generation entstanden sind. Worum handelt es sich dabei?**

«Bei SATT handelt es sich um die Weiterentwicklung der von Pirelli in den Siebziger patentierten Null-Grad-Technologie. Lkw-Reifen müssen an die lokalen Vorgaben der jeweiligen Ländern angepasst werden und die SATT-Technologie (die man eigentlich als „Technologie-Familie“ definieren sollte) ist durch ihre Vielseitigkeit für diese Anforderung perfekt.

Deshalb zielen wir jetzt auch darauf ab, sie auf alle Produkte auszudehnen. Das bringt viele Vorteile, um

360 Grad: geringerer Rollwiderstand, geringerer Kraftstoffverbrauch, bessere Runderneuerbarkeit, besseres Fahrverhalten, weniger CO<sub>2</sub>, weniger Gewicht ... Die Reifen werden dadurch definitiv ökologisch leistungsstärker.»

### Welche weiteren Neuheiten bei Materialien, Produkten und Technologien kommen zur Zeit aus der R&D-Abteilung?

«Jüngstes Produkt ist das TMS (Tyre Monitoring System). Dabei handelt es sich um einen "intelligenten Reifen", in dessen Inneren sich ein Sensor befindet, der automatisch und konstant Daten wie Reifendruck und -temperatur aufnimmt.

Diese Informationen werden von einem Lesegerät gesammelt und dann über das Wireless-Telefonnetz an die Flottenzentrale weitergeleitet. Sie können aber auch an die On-Board-Zentrale in der Fahrerkabine umgelenkt werden. Das ganze System läuft unter dem Namen Cyber Fleet, damit wird unterstrichen, dass es der Sicherheit und der

### Im Mai kommt der "intelligente Reifen" in den Handel, ausgestattet mit einem Sensor für die Datenaufnahme bei Temperatur und Druck

Kostenoptimierung der Flotten dienen soll. Die Konkurrenz ist aber auch nicht untätig gewesen und arbeitet ebenfalls rege an dieser neuen Technologie. Pirelli will aber noch weiter gehen. Unser "Plus" ist, dass wir mit Hilfe einer von den GPS-Informationen gestützten Erhebung auch die Kilometerleistung im Auge behalten wollen.

Das wiederum macht es möglich, die regelmäßige Wartung selektiver und genauer zu programmieren. Nach einer Testperiode mit einigen Flotte, die in wenig mehr als einem Monat in Brasilien und im März in Europa starten wird, sollten wir bereits im September zur Markteinführung in Südamerika bereit sein.»

### Sind über die Entwicklung neuer Produkte hinaus noch weitere Industrieinvestitionen geplant?


«Aber sicher, und zwar stattliche. Für den Dreijahreszeitraum 2012-2014 hat Pirelli mehr als 400 Millionen Euro für Investitionen im Industriesektor eingeplant. Eine Rekordsumme, an der der Truck-Bereich den Löwenanteil hat, gefolgt von Steelcord und Agro.

Das beweist, dass unser Unternehmen sehr an die Möglichkeiten dieser Branche glaubt. Natürlich werden die bevorzugten Gebiete dabei Südamerika und MEA (Mittlerer Osten und Afrika) sein. Insbesondere ist dabei der Bau einer neuen Fabrik in Argentinien geplant, dieses Land ist der größte Hersteller landwirtschaftlicher Commodities. Der Agrar-Bereich stellt heute ca. 12% des gesamten Industriesektors dar und konzentriert sich eben in Südamerika. In dieser Region ist Pirelli die Nummer Eins und hat auch vor es zu bleiben. Investitionen sind dabei ein "Must", auch in Anbetracht der Ziele, die wir uns gesetzt haben: wir wollen mit dem Industriesektor 2015 einen Umsatz von 2 Milliarden Euro erreichen.»

### Und was Dienstleistungen für Flotten und den individuell angepassten Service anbetrifft, welche Neuheiten sind da vorgesehen?

«Was den Pannenservice angeht, haben wir in Europa eine Vereinbarung mit dem Unternehmen EBTS getroffen, das über ein Netzwerk von ca. 5.000 Händlern verfügt und einen ständigen Straßenservice (7x24) garantieren kann. Und dieses Netzwerk wird auch noch weiter ausgebaut. Auch in Südamerika arbeiten wir in diese Richtung. Im Bereich Fleet Management untersuchen unsere Service-Teams die Fahrzeuge regelmäßig, sie kontrollieren Reifendruck und Profiltiefe. Die Informationen

### Für rundernerneuerte Reifen wurde eine Vereinbarung mit Marangoni getroffen: das Trentiner Unternehmen wird Laufflächen nach Pirelli-Vorgaben produzieren

werden dann in einer Datenbank zusammengefasst und den Flotten zugänglich gemacht. So ist es möglich die tatsächlichen Kilometerkosten jedes einzelnen Fahrzeugs zu berechnen. Eine Vorgehensweise, die sich in Europa (hauptsächlich in Deutschland) bereits durchgesetzt hat. Auch in Brasilien gibt es für große Flotten denselben Service. Bei Flotten mittlerer Größe erfolgt er über die Händler. Mit dem System Cyber Fleet können viele der bisher per Hand durchgeführten Arbeitsschritte automatisch und zu geringeren Kosten erfolgen, und bieten den Kunden dadurch die Möglichkeit zu weiteren Einsparungen und einer professionelleren Kostenkontrolle. Kommen wir jetzt zu den runderneuerbaren Reifen. Was diese betrifft, haben wir eine Vereinbarung mit Marangoni getroffen. Das Trentiner Unternehmen stellt nach unseren Vorlagen die für runderneuerte Pirelli-Reifen verwendeten Laufflächen her. Wir können weltweit auf 114 von Pirelli zertifizierte Runderneuerer zählen (davon ca. achtzig allein in Brasilien). Für uns ist es wichtig, die Runderneuerbarkeit unserer Reifen und die Qualität der Karkasse zu beweisen, und die Runderneuerer zu zertifizieren. Dadurch sparen wir Investitionen ein (die dann an anderer Stelle gemacht werden können), ohne an der Servicequalität zu sparen.» 



Nr. 11 – Februar 2012

Europäische Quartalszeitschrift der Pirelli-Gruppe

Eintragung Gericht Mailand  
Nr. 210 vom 29.04.2009

[www.pirelli.com](http://www.pirelli.com)

Veröffentlicht von  
Pirelli & C. S.p.A.  
Direktion Corporate Communications  
und Media Relations

Verlagskoordination  
Maurizio Abet

Leiter  
Francescopaolo Tarallo

Chefredakteurin  
Simona Gelpi

Redaktion  
Carlo Saponaro

Email  
[Truck.Magazine@pirelli.com](mailto:Truck.Magazine@pirelli.com)

Adresse  
Viale Piero e Alberto Pirelli, 25  
Mailand, Italien

Editor deutsche Texte  
Studio Associato Bozzola

Grafik  
Leftloft - [www.leftloft.com](http://www.leftloft.com)

Druck  
Graphicscalve S.p.A.



BEST PRACTICE / INTERVIEW MIT MAREK BIESIEKIERSKI

# Die Expedition der Tausend

Mit so vielen Fahrzeugen arbeitet die polnische Pekaes, die seit Juli vergangenen Jahres Pirelli-Reifen einsetzt. Ein Unternehmen, das Riesenschritte macht und bereits seit 2004 an der Warschauer Börse quotiert wird

von Ettore Pettinaroli

**W**ir haben uns erst kürzlich für Pirelli entschieden, das war im Juli vergangenen Jahres, wir sind aber bereits jetzt sehr zufrieden und werden diese Beziehung sicherlich ausbauen».

So Marek Biesiekierski, Chief Operating Officer (COO) der Pekaes, einer der bedeutendsten polnischen Unternehmen der Branche, 1958 gegründet und seit 2004 an der Warschauer Börse quotiert.

## Was hat Sie dazu bewegt sich an Pirelli zu wenden?

«Da gabe es mehrere Gründe. Zuerst hat uns das starke Image des Unternehmens angezogen, eine gute

Visitenkarte auch bei unseren Kunden. Das "Made in Italy" und die Präsenz in der F1 haben in der ersten Phase eine bedeutende Rolle gespielt.

Das reicht aber natürlich nicht aus. Wir sind mit dem guten Preis/Leistungsverhältnis der Reifen sehr zufrieden: sie sind vielleicht nicht die günstigsten auf dem Markt, haben aber eine sehr gute Fahrleistung und dem-

entsprechend ist der Kilometerpreis sehr interessant. Das wir eine gute Wahl getroffen haben, hat uns zum Beispiel das Monitoring der Geschwindigkeit der Laufflächenabnutzung und des Treibstoffverbrauchs der ersten mit Pirelli ausgestatteten Fahrzeugen bestätigt.»

## Wie groß ist die Pekaes-Flotte?

«Wir arbeiten mit etwas mehr als tausend Fahrzeugen, von denen 175 uns gehören. Kurzfristig haben wir das Ziel unseren Bestand auf 2.500 Fahrzeuge zu erhöhen, indem wir unsere Partnerschaften mit lokalen Transportunternehmen ausbauen werden. Unsere Absicht ist es die bisher aufgezogenen Reifen entsprechend Bedarf


«Wir sind in ganz Europa tätig. Aber der vielversprechendste Markt ist Russland»

nach und nach auszuwechseln und mit der Zeit eine 100%ige Ausstattung mit Pirelli zu erreichen. Um einmal ins Detail zu gehen, wir montieren zur Zeit die Modelle 435/50R19,5 ST01, 295/60R22,5 TH88 und 315/60R22,5 FH88, die für unsere Fahrzeuge am besten geeignet sind.».

### Auf welchen Märkten sind Sie präsent?

«In ganz Europa, von Spanien bis Skandinavien. Es ist aber tatsächlich so, dass wir momentan - und konstant steigend - hauptsächlich mit Russland arbeiten. Wir haben zeitig die Leistungsfähigkeit dieses Markts erkannt, der übrigens auch gute Gewinnmargen ermöglicht. So entwickelt sich auch der Handel zwischen Polen und Russland sehr stark, deshalb werden heute 40% unserer betriebseigenen Fahrzeuge dort eingesetzt. Was die Art der von uns geladenen Waren angeht, so sind wir besonders in der Messebranche präsent, wir transportieren die Ausstattungen für Events und Veranstaltungen aller Art. Wir sind aber in jedem Transportbereich gut positioniert, auch bei den Wertwaren.».

### Wie ist Ihre Einstellung zum Thema Sicherheit?

«Sicherheit hat bei uns Priorität. Wir sind außerdem davon überzeugt, dass Investitionen in diesem Bereich sich auch in wirtschaftlicher Hinsicht lohnen. Bis vor kurzem haben wir mit der Schule für Wirtschaft und Sicherheit des Unternehmens zusammen gearbeitet, von dem wir alle unsere Fahrzeuge beziehen (Iveco, AdR), aber aufgrund der kürzlich getroffenen Vereinbarungen werden wir jetzt die spezifischen Fortbildungspakete der Pirelli einsetzen.». 

## Glorreiche Momente / Die Geschichte der Pekaes, Schritt für Schritt

- 1958** am 22. Dezember wird die Pekaes International Car Transportation Company gegründet.
- 1982** PEKAES wird Aktiengesellschaft.
- 1991** eine neue Organisationsstruktur: das Unternehmen wird Holding. PEKAES Auto-Transport SA ist Hauptsubjekt und strategischer Vermögensmittelpunkt der Gruppe.
- 1991-1999** die Gruppe PEKAES erweitert ihr Dienstleistungsangebot und bietet neben nationalem und internationalem Gütertransport auch Logistik- und Vertriebsdienstleistungen an.
- 1999** PEKAES Auto-Transport SA wird PEKAES SA.
- 2004** PEKAES SA wird an der Warschauer Börse quotiert.
- 2005** die Aktien des Unternehmens werden von AKJ Capital Logistico, einem Logistik Private Equity Fund, aufgekauft.
- 2006** beginnt der Fusionsprozess der Gruppenunternehmen.
- 2008** entsteht De Point SA, Entwicklungsunternehmen, deren Aktien zu 100% der PEKAES gehören.
- 2009** Kulczyk Investments, investment company internazionale, rileva una quota di minoranza in PEKAES
- 2010** im Juni wird PEKAES von der Tageszeitung Rzeczpospolita zur Nummer Eins in Polen bei den Erträgen im Straßentransport erklärt. Drei Monate später wird PEKAES Premium Brand der Unternehmensinvestoren, eine Anerkennung, die 2010 an nur sieben öffentlich quotierte Unternehmen verliehen wurde, die auf dem Kapitalmarkt über eine exzellente Reputation verfügen.  
Im November desselben Jahres, gibt die Gruppe einen konsolidierten Umsatz von 412,3 Millionen Zloty an, gegenüber den 347,8 Millionen des Vergleichszeitraums im Vorjahr. Ebitda (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) belaufen sich auf 3,5 Millionen Zloty, der Bruttogewinn auf 40,3 Millionen, mit einem Wachstum von 41,1%.





SCHAUFENSTER / LINIE G:01

# Ein Reifen – zwei Aufgaben

Wer hat behauptet, dass kein Reifen Leistung auf Baustelle und Straße verbinden kann? Pirelli hat 's geschafft. Mit einer neuen Linie, die gleichzeitig widerstandsfähig und auf dem Asphalt sparsam ist. Ein innovatives, durch zwei Patente geschütztes Produkt

von Valeria Aiesi

**W**enn man mit dem Lkw immer über dieselbe Art Untergrund fährt, ist die Wahl des Reifens relativ einfach. Ruhig laufend, mit niedrigem Rollwiderstand und möglichst leicht, wenn man hauptsächlich Autobahnen und Umgangsstraßen befährt. Robust, gegen Risse und Löcher gefeit, mit optimalem Grip auch auf schwierigem Untergrund, wenn man im freien Gelände

unterwegs ist. Ja, aber was tun, wenn es um Fahrzeuge geht, die sowohl auf der Baustelle als auch auf längeren Strecken mit asphaltierten Straßen unterwegs sind? Muss man sich dann in sein Schicksal fügen und Kompromisse eingehen? Das ist nicht gesagt, man muss nur die richtigen Reifen wählen.

Wie die der Serie G:01, Reifen, mit denen Pirelli die traditionelle Kombination Straße/Baustelle revolutionieren will. Denn die Modelle FG:01 für Steuerachsen und TG:01 für Antriebsachsen ga-

rantieren sowohl hohe Zerreißfestigkeit (+25% im Vergleich zu vorangegangenen Linien) als auch optimalen Grip unter allen Bedingungen. Deshalb sind sie für die Bereifung von Baustellenfahrzeugen ideal. Gleichzeitig bieten sie aber auch eine gute Kilometerleistung und hohen Geräuschkomfort auf der Straße: im Vergleich zu traditionellen Modellen ist die Kilometerleistung auf Asphalt um 25% höher, und auch die Runderneuerbarkeit konnte um 10% verbessert werden.

### Patentierte Sicherheit

Zusammen bedeuten all diese Eigenschaften mehr Effizienz, aber auch mehr Sicherheit und Umweltbewusstsein. Ein beachtliches Resultat, das auf der jüngsten Generation der SATT™ Struktur und zwei Pirelli-Patenten beruht, die sich auf den Reifen TG:01 beziehen. Es geht dabei sowohl um die Profilzeichnung der Lauffläche, bei der sich am Boden der Aussparungen Schutzelemente befinden, die diesen Bereich besser schützen und vermeiden, dass Steine aufgenommen werden, als auch um die „gestufte“ Anordnung der Blockwände, die den Ausstoß von nicht festem Material fördert und Grip verleiht. Aber bei Forschung und Innovation ging es auch um die zwei unterschiedlichen Mischungen, die für die Lauffläche verwendet werden. Die äußere garantiert höhere Abriebfestigkeit, mehr Kilometerleistung, gleichmäßige Abnutzung und Grip auf nassem und trockenem Untergrund. Die innere Mischung sorgt dagegen für niedrigen Rollwiderstand, Unversehrtheit und Lebensdauer. Beide zeichnen sich durch einen hohen Kieselerdeanteil aus und wurden so entwickelt, dass eine hohe Wärmeentwicklung vermieden wird, sie also resistenter sind. 

## LINIE G:01. Einfach unzerstörbar

Die Modelle der Linie G:01 bieten im Vergleich zu vorherigen Versionen 25% mehr Zerreißfestigkeit. Gleichzeitig garantieren sie optimale Kilometerleistung und Geräuschkomfort unterwegs.



FG:01

13 R 22.5

315/80 R22.5

295/80 R 22.5

TG:01

13 R 22.5

315/80 R 22.5

295/80 R 22.5



## Eine Frage der Struktur

Schwerpunkt beim Erfolg der neuen Pirelli-Reifen ist die SATT™-Struktur der jüngsten Generation, die hohe Lebensdauer- und Zuverlässigkeitswerte garantiert. Das sind ihre Haupteigenschaften.

### Three Sandwich Belts (3SB).

Drei übereinanderliegende, die Lebensdauer des Reifens verlängernde Gürtel, die für konstante Leistungen, bessere Runderneuerbarkeit und leichteres Handling sorgen.

### Dual layer tread compound (DLTC).

System mit doppelter Mischung: eine äußere, die für hohe Kilometerleistung, besseren Grip und kürzere Bremswege optimiert wurde; eine innere, zur Reduzierung des Rollwiderstands und für eine bessere Beständigkeit der Struktur.

### Hexagonal Bead Wire (HBW).

Ein Wulst, der flexibelste Montage bietet, die Runderneuerbarkeit und thermische Stabilität verbessert, und damit die Lebensdauer verlängert.

### Fully Rubberized Cord for belt (FRC).

Vollständige Gummierung der Gürtelcords, was der Oxidation vorbeugt und dem Reifen mehr Widerstandsfähigkeit und Lebensdauer verleiht.





SCHAUFENSTER / LINIE H:01

# Mehr Fahrleistung, mehr Fahrkomfort. Und auch die Umwelt dankt

Die neue Pirelli-Reifenlinie garantiert dank geringen Rollwiderstands Kraftstoffeinsparung, verbunden mit besserer Straßenhaftung und niedriger Lärmentwicklung. Sowie einen weiteren, nicht gering einzuschätzenden Vorteil: Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes

von Valeria Aiesi

## LINIE H:01. Ruhe, es wird gefahren...

Die für Langstreckentransport entwickelten Reifen der Linie H:01 zeichnen sich durch eine äußerst geringe Abnutzung der Lauffläche und reduzierte Lärmentwicklung aus (bis zu 30% niedriger).




**M**ehr Kilometer, weniger Verbrauch. Das ist in Kurzfassung die Philosophie, an der sich die Pirelli-Reifen der Linie H:01 ausrichten. Also FH:01 für Lenkachsen und TH:01 für Antriebsachsen. In beiden Fällen handelt es sich um Produkte, die für den Langstreckentransport auf Autobahnen bzw. Hauptverkehrsverbindungen entwickelt wurden und sich durch niedrigen Rollwiderstand auszeichnen. Was, in die Praxis umgesetzt, geringerer Treibstoffverbrauch und längere Lebensdauer bedeutet, da diese Laufflächen wenig abnutzen. Aber das sind noch nicht alle Vorteile: zu den niedrigen Betriebskosten kommen bei H:01 hoher Sicherheitsstandard und sehr gute „Akustik“, also eine geringe Lärmentwicklung, hinzu. All dies dank sowohl der innovativen Reifenstruktur, die auch eine hohe Runderneuerbarkeit garantiert, als auch der neuen, mit Nanokomponenten angereicherten Mischungen.

Ein paar Beispiele? Im Vergleich zu den vorangegangenen Linien können die H:01 Modelle die Kilometerleistung um bis zu 15% verbessern, beim Rollwiderstand erreicht die Steigerung bis zu 30% (bei TH:01). Aber das ist noch nicht alles: die Fahrgeräusche nehmen ab (bis zu 30% bei TH:01) und

die Straßenhaftung ist um gut 10% besser, sowohl auf trockenem als auch auf nassem Untergrund. Auch bei Regen können also die von Pirelli hoch angesetzten, was die Sicherheit angeht fundamentalen Standards bei Bremsweg, Haftung und Antrieb eingehalten werden.

### Angewandte Technologie

Sehr gute Resultate also, die durch den Einsatz innovativer Lösungen erreicht werden konnten. Wie die SATT™ -Struktur jüngster Generation und die neuen breiteren Laufflächen, die entwickelt wurden, um gleichmäßige Abnutzung, gute Haftung, niedrige Geräusentwicklung und Betriebswirtschaftlichkeit zu garantieren. Natürlich ohne dabei auf Sicherheit zu verzichten: das neue „wellenförmige“ Profil des FH:01 sichert genaues Lenken, während das Richtungsprofil des TH:01 bessere Haftung sowohl auf trockenem als auf nassem Untergrund ermöglicht. Nicht umsonst lassen sich diese Reifen gerade bei Bussen besonders gut einsetzen. Wie bereits angesprochen trägt auch die neue Formel der Laufflächenmischungen zu den erreichten Resultaten bei (für die Pirelli zwei Patentanträge hinterlegt hat), sie wurden mit einem hohen Anteil an Kieselerde und Nanokomponenten angereichert. Profil, Lamellen und Stegform tragen ihren Teil bei und sichern einen nied-

rigen Rollwiderstand. Was wiederum für niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoß sorgt. Kurz und gut - eine Produktlinie, die Lkw-Fahrern das Leben erleichtert, sowohl was Fahrkomfort als auch Brieftasche angeht, und auch den Umweltschutz im Auge behält. 



EVENTS / TRUCK SAFETY DAY

# In Livigno steht die Sicherheit auf dem Programm

Und der Veranstaltungsort ist nicht zufällig gewählt - hier konnten mit Hilfe sehr niedriger Temperaturen und des Ice Autodroms vor Ort, die neuen Pirelli Winterreifen W:01 auf die Probe gestellt werden. Sie waren die Hauptakteure bei der Veranstaltung, zusammen mit dem System Cyber™ Fleet, bei dem über einen Sensor Druck, Temperatur und Laufleistung der Reifen aufgenommen werden können. Das ermöglicht beachtliche Einsparungen bei Betriebskosten und Kraftstoffverbrauch. Die (grüne) Zukunft liegt vor uns

von Paola Pignatelli



**S**icherheit zuallererst und - von den verschiedenen Eigenschaften jedes neuen Produkts einmal abgesehen - muss darauf eingegangen werden. Pirelli ist das sehr bewusst. Deshalb gehörte das Unternehmen 2010 auch zu den Unterzeichnern der Ersc (European Road Safety Charter), der Europäischen Charta zur Straßensicherheit. Seitdem folgt eine Initiative auf die andere. Denn es darf nicht bei guten Absichten alleine bleiben, Theorie muss in Praxis umgesetzt werden. In diesem Fall mit Fortbildungskursen für Händler und Kunden; mit Kampagnen zur Gefahrenvorbeugung, Seminaren, dem Aufstellen mobiler Werkstätten, mit denen Reifen kostenfrei an der Straße kontrolliert werden.

Unter diesem Gesichtspunkt wurde im Januar auch der **Truck Safety Day** veranstaltet.

Ein Tag, an dem das Thema Sicherheit unter dem Gesichtspunkt eines der Elemente behandelt, die sie häufig in Gefahr bringen: Winterwetter in all seinen Facetten (Eis, Schnee, schlechte Sicht...). Der für die Veranstaltung gewählte Ort hätte nicht besser sein können: **Livigno**, im oberen Valtellina, auf mehr als 1.800 m üdM. Hier sind nicht nur den ganzen Winter über Polartemperaturen sicher, ein Ice Autodrome ermöglicht zudem Fahrttests ohne Risiken. Auf eben dieser vereisten Piste (einen Kilometer lang und 12 Meter breit) wurden die Pirelli-Reifen auf die Probe gestellt. Im Beisein von ca. 80 Gästen, darunter Händler, Flottenleiter und Presseleute, nicht nur aus Italien sondern auch aus Deutschland, Österreich und der Schweiz.

### Mit dem Winter ist nicht zu scherzen

Für den Lkw-Bereich gibt es auf europäischem Niveau keine gesetzliche Regelung, mit der die Eigenschaften von Winterreifen im Vergleich zu M+S-Reifen (Mud and Snow) festgelegt werden. Die letztgenannte Reifenart wurde für rutschigen Untergrund entwickelt, ist aber bei Schneefall deutlich weniger leistungsfähig. Und Pirelli, die sich Sicherheit auf das Banner geschrieben hat, wollte mit der Veranstaltung in Livigno "on the road" beweisen, dass speziell für den Winter entwickelte Reifen einfach besser sind.

Die Lkw haben sich an einem klaren Wintertag, an dem das Thermometer 12 Grad unter Null anzeigte, einer Reihe von Tests unterzogen, bei dem sie abwechselnd Reifen der Serien Winter W:01 und Summer H88 „getragen“ haben. Dabei wurden Traktion, Beschleunigung, Bremswege und Kurvenverhalten auf kompaktem Schnee verglichen. Die Pirelli-Techniker haben den Gästen nach und nach die verschiedenen Verhaltensweisen erklärt und live die Resultate bekanntgegeben. Und

## Das Laufflächenprofil des TW:01 wurde für die Aufnahme hoher Schneemengen

wo wir gerade bei Resultaten sind: man muss gar nicht betonen, dass die W:01 Reifen sich um Längen besser (und damit sicherer) gezeigt haben als die anderen. Die tiefen und dichten Lamellen sowie die optimierte Sequenz von Profilrillen und -blöcken der Lauffläche, sicherten exzellenten Grip "Schnee-auf-Schnee" und sorgten für geringe Bremswege und maximale Haftung auf dem Untergrund. Die Serie 01 (in ihren Versionen FW:01 und TW:01, für die Bereifung der Steuer- bzw. der Motorachsen) ist ideal für Mittel- und Langstrecken bei



Temperaturen von weniger als 4 Grad Celsius. Und im Vergleich zu vorangegangenen Linien sichert sie: 20% mehr Kilometerleistung; zu 30% bessere Runderneuerbarkeit; 20% mehr Grip auf Schnee; 10% bessere Nasshaftung.

### Eine Frage der Formen

Insbesondere das Laufflächenprofil des TW:01 wurde für die Aufnahme hoher Schneemengen und damit einen optimalen "Schnee-auf-Schnee" Grip entwickelt, es sichert den Halt der Hinterreifen und damit im Grunde genommen den des gesamten Fahrzeugs. Die engliegenden Profilblöcke und das hohe Verhältnis der Voll- zur Gesamtfläche des Profils, ermöglichen ein Fahreräuschkomfort, das diese neuen Reifen besonders für den Einsatz bei Bussen ideal sein lässt. Was die Struktur angeht, weisen die Reifen vier wichtige Eigenschaften auf: **Three Sandwich Belts (3SB)**, eine dreilagige Gürtelstruktur verlängert die Lebensdauer des Reifens, sorgt für konstante Leistung, verbessert Runderneuerbarkeit und Handling; **Dual layer tread compound (DLTC)**,



der Einsatz zweier Mischungen: eine äußere, optimiert für Laufleistung, verbesserten Grip und verkürzte Bremswege, eine innere für verminderten Rollwiderstand und bessere Strukturfestigkeit; **Hexagonal Bead Wire (HBW)**, mit einem Wulstkern, der einerseits höchste Montageflexibilität bietet und die Runderneuerbarkeit fördert, andererseits thermische Stabilität und Langlebigkeit sichert;

**Fully Rubberized Cord for Belt (FRC)**, hier wird der Kord der Gürtelstruktur

vollständig mit Gummi überzogen, was der Oxidation entgegenwirkt und den Reifen besonders widerstandsfähig und langlebig macht.

#### Druck unter Kontrolle

Durch ihren Live-Charakter wurde die Veranstaltung zwar etwas in die Länge gezogen (während des Truck Safety Day wurden die Reifen nach jedem Test ausgewechselt und zwischen einem Test und dem anderen ging es in die Traglufthalle, in der die Kommentare abgegeben wurden), die Gäste waren aber trotzdem über die gesamte Zeit hin sehr aufmerksam.

Es gab aber auch gute Gründe, die Augen offen zu halten, so wurde an einem bestimmten Punkt auch Cyber™ Fleet vorgeführt, denn die Veranstaltung in Livigno war für die Präsentation dieser Neuheit ideal. Denn Sicherheit bedeutet eben nicht nur je nach Straßenzustand den richtigen Reifen zu wählen. Es bedeutet auch, dass bestimmte Werte, wie Druck und Temperatur ständig un-

ter Kontrolle gehalten werden müssen (um bei eventuell auftretenden Normabweichungen rechtzeitig eingreifen zu können). Und genau darum geht es bei Cyber™ Fleet. Ein im Reifeninneren angebrachter Sensor (Tms - Tyre mounted sensor) nimmt in Realzeit (neben der geografischen Lage des Fahrzeugs) die Zustandsdaten des Reifens auf und leitet sie an Fahrer und Flottenmanager weiter. Der kann dadurch über Fernschaltung seinen gesamten Fuhrpark unter Kontrolle halten und eventuelle Eingriffe einleiten. Eine ausgesprochen innovative Technologie, denn der Chip wird direkt am Reifen und nicht an Ventil oder Felge angebracht. Das bringt einen weiteren Vorteil mit sich, auch die gefahrenen Kilometer können aufgenommen werden. Um selbst zu "erfahren", was dabei passiert, konnten die Gäste eine kurze Strecke mit einem mit den neuen intelligenten Reifen ausgestatteten Bus fahren. Auf dem Fahrzeug befanden sich verschiedene Monitore, auf denen die nach und nach von



## Und so liefen die Tests ab

Vier Tests, bei denen die mit **Winter W:01** und **Summer H88** bereiften Lkw die Hauptrolle gespielt haben. So wurden sie durchgeführt:



# 1

#### Antriebstest

Mit Messung des Reifenschlupfs. Zwei Fahrzeuge werden durch eine mit einem dynamometrischen Sensor (der die ausgeübte Kraft misst) ausgestattete Stange verbunden. Das vordere Fahrzeug - das mit den zu testenden Reifen - übt eine Antriebskraft, das hintere Fahrzeug eine Bremskraft aus. Dabei werden verschiedene Messungen durchgeführt, mit einer Reihe von Durchgängen mit ansteigenden Motor-drehzahlen.

#### Bremstest

Das mit einer Geschwindigkeit von 40km/h fahrende Fahrzeug bremst plötzlich. Ein Vermessungsinstrument (Vbox) an Bord misst die Entfernung, die von dem Moment an, in dem das ABS in Funktion tritt, bis zu dem Moment, in dem das Fahrzeug tatsächlich anhält, zurückgelegt wird.



# 2

den Sensoren aufgenommenen Informationen eingesehen werden konnten. Eine einzigartige Erfahrung, die vielen den Eindruck vermittelt hat, mit dem Fahrzeug in Kontakt zu treten.

**Eine "grüne" Entscheidung**

Cyber™ Fleet bringt aber noch mehr Vorteile mit sich. Denn ständig kontrollierte Reifen garantieren nicht nur mehr Sicherheit - eine gute Wartung senkt auch die Betriebskosten (die Ersparnis kann sich auf bis zu 1.500 Euro jährlich pro Fahrzeug belaufen).

Der Verbrauch sinkt, die Reifen halten länger. Und die Umwelt dankt!

Das hat angesichts der Tatsache, dass Pirelli am 23. Januar anlässlich des in der Bicocca organisierten Sustainability Day eine freiwillige Vereinbarung mit dem Umweltministerium unterzeichnet hat, eine besondere Bedeutung. Diese Vereinbarung sieht die Reduzierung der Klimabelastung durch Produktionstätigkeiten und



den Einsatz von Pirelli-Reifen vor. In Zahlen ausgedrückt bedeutet das den Abbau der CO2-Emissionen um 15% und eine mehr als 50%ige Senkung der Wasserentnahme bis 2015.

Die neuen W:01-Reifen zeichnen sich im Vergleich zur vorangegangenen Serie bereits durch eine höhere

Lebensdauer aus, was eine beachtliche Senkung der Rohstoffe und der für die Herstellung notwendigen Energie bedeutet. «Heute über Nachhaltigkeit zu reden,» so dazu Pirelli-Präsident Marco Tronchetti Provera «bedeutet vor allem über Technologien zu reden, die eine konstante Verbesserung der Lebensqualität ermöglichen.»



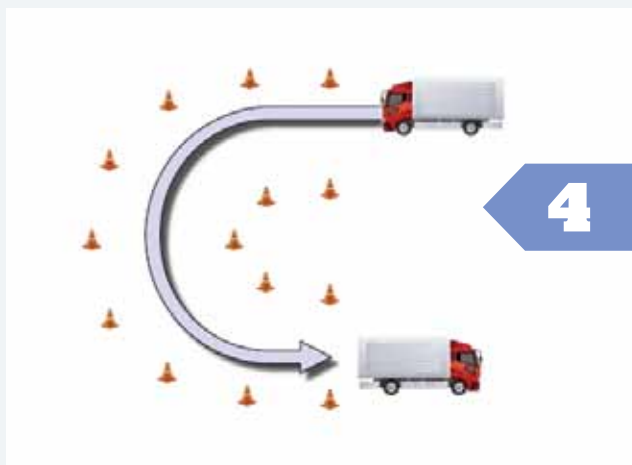
**3**

**Anlaufstest**

Auch in diesem Fall ist das Fahrzeug mit einer Vbox ausgestattet. Es fährt praktisch aus dem Stillstand (5 km/h) an, gemessen wird die Entfernung, die es zurücklegt, bis 35 km/h erreicht sind. Mit diesem Test wird die Grip-Fähigkeit der Reifen der Motorachse bewertet.

**Kurventest und Fahrverhalten**

Das Fahrzeug folgt mit gleichbleibender Geschwindigkeit einer mit Straßenkegeln gekennzeichneten Kurvenlinie. Es folgen verschiedene Geschwindigkeitsdurchgänge (30, 40, 50 km/h), bis der Bahn nicht mehr gefolgt werden kann.



## STRATEGIEN

# Vertrauen ist eine ernste Sache

Pirelli hat es sich im Ausland mit einer präzisen Geschäftspolitik erobert. Produktqualität steht dabei an erster Stelle und jede Form von „Easy Market“ wird abgelehnt. Das Ergebnis? In Deutschland hat sich der Absatz in drei Jahren vervierfacht

von Ettore Pettinaroli

In Deutschland gelten wir heute als der Partner der Zukunft. Wenn das keine Genugtuung ist!», **Marco Solari, Vertriebsleiter Europa & MEA - B.U. Truck der Pirelli Tyres**, zeigt seine Zufriedenheit über die Bestätigung durch einen der bedeutendsten - und damit bedeutendsten - Märkte des Alten Kontinents, seinem Aktionsgebiet. Ein nicht zufälliges, sondern durch eine strenge Strategie erreichtes Resultat, das vor allem darauf abzielt, sich den Ruf eines vertrauenswürdigen und ernstzunehmenden Partners zu erwerben. «Wir haben zum Beispiel an der Qualität der Informationen gearbeitet und jede Spur von „Easy Market“ aus unserem Vorgehen gelöscht. Die Deutschen haben verstanden und zu würdigen gewusst, dass es sich lohnt einen Reifen zum Festpreis zu kaufen, auch wenn der nicht immer der günstigste auf dem Markt ist. Von Pirelli konnte es keine destabilisierenden Vertriebsaktionen geben. Und so haben wir in drei Jahren, über den Aufbau eines Image eines rigorosen und seriösen Unternehmens hinaus, unser Umsatzvolumen vervierfachen können». Deutschland ist dabei nicht der einzige Fall. Sehr positive Resultate konnten auch auf dem österreichischen, schweizerischen und dem italienischen Markt erzielt werden. «In unserem Land konnten wir den Break Even ohne Marktquotenverlust erreichen, indem wir profitarme Kanäle eliminiert und entschieden in die Fertigungskette investiert haben», fährt Solari fort. «Außerdem können wir ein starkes Wachstum der Marktquoten in den nordeuropäischen Ländern verzeichnen». Die Wandlung bei der Positionierung der Marke Pirelli in Europa ist greifbar und keinesfalls zufällig. «Um die Herausforderung auf

einem so inhomogenen, durch viel Konkurrenz und hohe Fixkosten gekennzeichneten Markt wie dem europäischen bestehen zu können, waren genaue Wege und sofort erkennbare Strategien notwendig. In Europa reicht eine tadellose Positionierung nicht aus, hat nie ausgereicht.» erklärt Solari weiter. «Hier ist es komplizierter und neben den Fertigungswegen muss eine langfristig wirksame Vertriebspolitik festgelegt werden. Wir haben deshalb auf Zuverlässigkeit gesetzt und sind dahin tätig geworden, dass wir eine große Stabilität der lokalen Fertigungswege gefördert haben, was dem Kunden größere Sicherheit geben soll. Und heute werden wir als Klassenbeste bei der Kontrolle der Fertigungswege geschätzt. Außerdem können wir Produkte anbieten, die immer den Erwartungen entsprechen: in einer so qualitätsorientierten Branche wie den Trucks ist das ein unentbehrlicher Faktor. Wir richten uns mit technisch adäquaten Angeboten an die Flotten, mit einer Produktpalette, die alle Nischen abdeckt.» Dabei ist unbedeutend, dass es nicht der Preis der Reifen ist, der beim Kauf überzeugt. «Es muss klar und nachvollziehbar sein, dass wir verdienen wollen.» betont Solari. «Wir bieten ein hochwertiges Produkt, sichern die Stabilität der Preislisten und unsere Zuverlässigkeit, und teilen uns dabei mit der Fertigungskette Vor- und Nachteile. Wir senken nicht einfach die Preise und entwerten damit den Lagerbestand unserer Kunden, wir führen keine Dumpingaktionen durch und erlauben auch nicht, dass andere es tun. Unsere Preise sind auf dem ganzen Kontinent sehr ähnlich, wobei der Swing unter den verschiedenen Ländern die 5% nicht überschreitet. Anfangs erschien das alles

vielleicht zu ambitiös, der Markt hat unsere Fähigkeit, das Steuerrad fest in dieser Richtung zu halten, aber belohnt.» Nachdem das Ziel, die eigenen Strategien verständlich und für den Markt nachvollziehbar zu machen, erreicht war, musste aber noch ein weiterer Schritt getan werden. So fährt Marco Solari fort: «Wie ich bereits gesagt habe, gibt es in Europa unzählige Vertriebsmodelle. Wir müssen uns jetzt deshalb bemühen unsere Methode auf die verschiedenen Umfeldler auszurichten, ohne sie dabei zu verfälschen. Man kann an keinen Markt mit einem trägen Ansatz herangehen, es müssen individuell angepasste Projekte her. Heutzutage sind „Maßanfertigungen“ notwendig und wir müssen mit wissenschaftlichen Methoden arbeiten, um jedes mal die tatsächlichen Anforderungen ausmachen zu können». In Polen, dem Land, das wegen seiner beachtlichen Wachstumsquote als Brückenkopf für die Eroberung des osteuropäischen Marktes gewählt wurde, hat Pirelli zum Beispiel neben der bereits existierende Fertigungskette eine weitere aufgebaut und mit den lokalen Vertriebspartnern einen speziellen Vertrag abgeschlossen, der es ihnen ermöglicht im Namen der Pirelli tätig zu werden. «Streng genommen müssen wir noch entscheiden, wie wir in den Oststaaten arbeiten wollen, momentan eignen sie sich eigentlich noch nicht für den Premium-Markt: Wir arbeiten noch an geeigneten Vertriebsmodellen und wie sie eingesetzt werden sollen. Es lässt sich aber nicht bezweifeln, dass die nächsten wichtigen Partien dort stattfinden werden.» 





DIE STÄDTE DES TRANSPORTS / HAMBURG

# Auf der Reeperbahn nachts um halb eins ...

Einer der bedeutendsten Anlaufhäfen der Welt für den Containerverkehr und jetzt auch Landungsplatz für Kreuzfahrtschiffe. Obwohl an einem Fluss, der Elbe, liegend, hat diese Metropole seit jeher eine starke maritime Ausrichtung. Die sie heute erfolgreich mit dem Tourismus verbindet

von **Simona Gelpi**

**D**ie Nordsee ist zwar mehr als 100 Kilometer entfernt, Breite und Tiefe der Elbe, eine wahre Wasser-Autobahn, haben Hamburg aber zu einem sicheren Hafen für Fracht- und, seit kurzem, auch für Kreuzfahrtschiffe gemacht. Man sollte aber auf jeden Fall sehr zeitig vor dem Boarding ankommen, denn die zweitwichtigste Stadt Deutschlands lohnt einen längeren Besuch, der immer spannend und auch überraschend sein wird. Innerhalb zweier Jahrzehnte hat Hamburg sich einen komplett neuen Look zugelegt. So konnte sich die antike, ehemals chaotische und verschmutzte Hafenmetropole 2011 sogar des Titels "Grüne Hauptstadt Europas" rühmen. Hier kann man auf angenehme Weise per Rad Denkmäler und mehr als 70 Museen besuchen, und es ist sogar möglich mitten im Zentrum dem Segelsport zu frönen, auf der von

## Grüne Hauptstadt

### Europas 2011

den Flüssen Alster und Elbe gebildeten Binnen- und Aussenalster. Die Liste der Sehenswürdigkeiten ist lang: die St. Michaeliskirche (von Hamburgern liebevoll "Michel" genannt), das Rathaus, die Krameramtsstuben (antike Gasse mit den Häusern der Kaufmannswitwen), die überdachten Einkaufspassagen, das Kanalnetz und die Gärten rund um Binnen- und Außenalster, das direkt an der Elbe gelegene Blankenese (das mit seinen vielen Treppenstufen die Italiener an Positano erinnert) sind bekannte Postkartenmotive.

Hamburgs Herz und Hauptattraktion ist aber immer noch der Hafen. Der male- rischste Bereich dieser riesigen Gebiets ist die Speicherstadt: ein Komplex aus

roten Backsteingebäuden, mit gotisch anmutenden Zinnen und Türmchen, die jetzt zum Großteil anders genutzt werden und als Wohnraum oder Museen dienen.

Zu den letzteren gehören das Maritime Museum, in dem man alles über Schiffe und Seereisen erfahren kann, und das Speicherstadt Museum, in dem die Atmosphäre des antiken Warenlagers der Docks lebendig erhalten wird. Neben Ausrüstungsgegenständen, Tabak und Gewürzen, kann es sich auch einer der weltweit größten Sammlungen von Orientteppichen rühmen. Nicht weit davon entfernt befindet sich das innovative Viertel Hafen City, in dem der zeitgenössischen Architektur der Vorrang gelassen wurde und wo derzeit das zukunftsorientierte Gebäude der Elb-Philharmonie entsteht, das als eine Art Kristallsegel (110 m hoch) entworfen wurde und die maritime Berufung der Stadt hervorheben soll. **T**

HIER BRÜSSEL

# Ein "Personalausweis" für Reifen

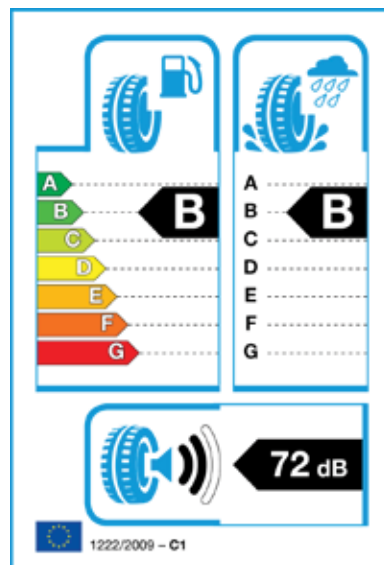
Das "Eurolabel" ermöglicht die Klassifizierung von Reifen nach Rollwiderstand, Haftung bei Nässe und Abrollgeräusch.

Ab dem 1. November diesen Jahres ist es zwingend vorgeschrieben

von **Ettore Pettinaroli**

**D**ie Operation "transparenter Reifen" ist auf der Zielgeraden. Am 1. November 2012 tritt das Gesetz in Kraft, nach dem auf der Lauffläche von in den Verkaufsstellen ausliegenden Reifen eine im deutschsprachigen Raum „Öko-Etikett“ genannte Kennung angebracht sein muss, die den Verbraucher klar und deutlich über das informiert, was er sich zu kaufen anschickt. Das von der Pirelli so genannte Eurolabel wird es ermöglichen jeden Reifen nach drei Kriterien zu klassifizieren: Rollwiderstand, Haftung bei Nässe, Abrollgeräusch. Für die ersten zwei Kriterien sind sieben Einstufungen vorgesehen, übersetzt in eine Skala, die von Bestnote A (grün) bis zur „Klassenletzten“ G (rot) reicht; beim Abrollgeräusch wird die Angabe der Dezibelwerte gefordert.

«Von jetzt an kann der Kunde Produkte umgehend vergleichen und bewusstere Entscheidungen treffen», erklärt Marco Spinetto, bei Pirelli für Industriestandards und offizielle Vorschriften verantwortlich. «Das bringt, vor allem in der Truck-Branche, ein Run der Herstellern auf die lohnendsten Leistungsniveaus mit sich.» Die Einführung des Eurolabels, das von der Europäischen Kommission



mit Hilfe der Reifenhersteller entwickelt wurde, die selbst an zuverlässigen und innovativen Regelungen zu Sicherheit und Umweltschutz interessiert sind, fordert der Industrie beachtliche Anstrengungen sowohl bei der Planung als auch beim Erwerb von Maschinen ab, die notwendig für die Abnahme und die Entwicklung spezifischer Kompetenzen sind. «Jedes Unternehmen musste für die entsprechende Ausstattung für die Vermessung der Leistungsniveaus sorgen, und eine sachgemäße Autozertifizierung erreichen.

Aber dafür war die Vereinheitlichung der Messwerte, der in den Labors aller Hersteller verwendeten Instrumente und Vermessungsmethoden notwendig, erklärt Spinetto, «außerdem sind anspruchsvolle Versuchsreihen notwendig, um jedes einzelne Produkt zu klassifizieren und die Einordnung festlegen zu können. Jedenfalls ist der „grüne“ Weg, der dem neuen Label zugrunde liegt, für Pirelli keine Neuheit. Wir haben unsere Forschung bereits seit längerem darauf ausgerichtet Reifen mit niedriger Umwelteinwirkung herzustellen und dabei auch ständig alle anderen Leistungswerte verbessert.»

Gelten wird die Etikettenpflicht vorerst für ab dem 1. Juli 2012 hergestellte und nach dem 1. November 2012 vertriebene Lkw-Reifen, für rundum erneuerte Reifen gilt sie nicht. Das Eurolabel könnte aber bereits zum Sommeranfang auf den Laufflächen erscheinen.

«Unsere Produkte entsprechen bereits allen geforderten Werten,» betont Spinetto -«aber um das Einstufungsniveau jedes einzelnen Reifens festlegen zu können, mussten wir die letzten Durchführungsvorgaben abwarten, die erst kürzlich von der Europäischen Kommission veröffentlicht wurden.»

TRUCK IM DIALOG MIT IHREN LESERN



# FAQ

Eine Rubrik für Frage und Antworten zu Einsatz und Wartung von Reifen in der Straßentransportbranche.

### Was versteht man unter laufrichtungsgebundenen Profilen und was passiert, wenn ein laufrichtungsgebundener Reifen entgegen seiner Rollrichtung, d.h. entgegen der Richtung des Zeigepfeils montiert wird?

Bei einem laufrichtungsgebundenen Profil hat der Reifen eine bevorzugte Laufrichtung und sollte auch in dieser aufgezogen werden.

Diese Produktentwicklung zielt darauf ab, die Geräuscherzeugung zu reduzieren und ein gleichmäßiges Abnutzen der Profilblöcke zu fördern, was wiederum die Gesamtlebensdauer des Reifens verlängert.

### Welche Konsequenzen kann zu hoher Reifendruck haben?

Der Reifendruck sollte stets an der tatsächlichen Achslast ausgerichtet werden, so dass immer eine korrekte Reifenkrümmung gewährleistet ist.

Auch die Auflagefläche des Reifens, also der Teil der Lauffläche, die Kontakt mit dem Untergrund hat, wird durch einen korrekten Reifendruck optimiert, was wiederum für eine regelmäßige Abnutzung ausschlaggebend ist.

Bei zu hohem Reifendruck ist die Auflagefläche zu klein, dadurch wird die Abnutzung auf den Mittelteil der Lauffläche konzentriert, damit reduziert sich die Kilometerleistung.

### Warum sollte man Luft nie bei warmgelaufenen Reifen ablassen?

Meistens tritt zu niedriger Reifendruck dann auf, wenn man in einem solchen Fall Druck ablässt, denn der beim warmen Reifen gemessene Druck ist höher, als wenn er "kalt" gemessen wird.

Durch die Krümmung der Karkasse während der Fahrt entwickeln alle Reifen Wärme. Dadurch erwärmt sich auch die Druckluft im Inneren, die sich dabei ausdehnen müsste, da dies aber durch das praktisch konstante Innenvolumen des Reifens nicht möglich ist, erhöht sich der Druck. Dieser Druckanstieg ist normal und Reifen werden so entwickelt, dass sie ihn aushalten können. Wird jetzt Luft aus dem Reifen abgelassen, um den Druck zu senken, bedeutet das, dass der Reifen bei diesem Temperaturwert mit einer höheren Krümmung arbeiten muss. Die stärkere Krümmung führt zu mehr Wärmeentwicklung und damit zum Anstieg der Betriebstemperatur.



### Schreiben auch Sie für **Pirelli Truck**

Unser Magazin verbessert sich auch dank der Teilnahme der Leser. Wollen Sie Ihre Erfahrung auf der Fahrt und bei der Arbeit mitteilen? Hätten Sie gerne Informationen über Pirelli-Produkte? Möchten Sie das Heft in digitaler Form erhalten?

Schreiben Sie an:

**Truck.Magazine@pirelli.com**



## TRAINING

# Wenn der Lkw zum Wettbewerb antritt

Ein Abrutschen von der Straße bei Nässe. Ein plötzlich auftauchendes Hindernis. Schlingern - auf der Straße ist das Risiko nie fern. Und einen Lkw bei solchen Manövern zu lenken ist sehr viel schwieriger als einen Pkw. Kurse für sicheres Fahren werden deshalb immer häufiger besucht

von Paola Pignatelli

**D**as Manövrieren eines mehr als 40 Tonnen schweren Sattelschleppers im Notfall ist garantiert nicht dasselbe wie das Gegensteuern bei einem schlingern Pkw. An Bord eines Schwerfahrzeugs wird jedes Manöver schwer. Wenn es sich bei der Fracht dann noch um Gefahrgut handelt, steigen die Risiken exponentiell an. Deshalb lassen immer mehr Unternehmen ihre Fahrer beim Training auch an Kursen für sicheres

Fahren teilnehmen. Eine der bekanntesten Strukturen in Italien dafür ist Centro di Vallelunga in der Provinz von Rom, hier verfügt man über besondere technologische Anlagen, mit denen das Fahrverhalten eines Großfahrzeugs unter extremen Bedingungen simuliert werden kann. Es mag seltsam erscheinen, dass Lkw-Fahrer - die an besonnenes Fahren gewöhnt sind und Unfällen zuvorkommen, um sich selbst und ihr Fahrzeug zu schützen - noch an Kursen teilnehmen. Dieser Widerspruch lässt sich aber schnell

erklären: Gerade weil sie generell jedes Risiko vermeiden, sind sie nicht auf unvorhergesehene Situationen vorbereitet und behalten dabei nicht immer die Nerven. Was lernt man auf diesen Kursen? Vor allen Dingen die eigenen Grenzen und die des Fahrzeugs zu erkennen. Unter den wachsamen Augen der Ausbilder hat der Fahrer hier die Möglichkeit in einem safe area mit Situationen zu experimentieren, die er auf der Fahrt sorgfältigst vermeidet. Und dabei entdeckt er dann vielleicht auch, dass starke Nerven das

Leben (und den Lkw) retten können. Ein Beispiel? Ein Abrutschen von der nassen Straße in einer Kurve. Unter diesen Bedingungen muss man genau das Gegenteil von dem tun, was der Instinkt eigentlich rät: um nach rechts zu fahren, ist es besser das Lenkrad nach links zu drehen. Auch ein einfaches Manöver wie Bremsen ist mit einem Lkw nicht ohne Risiko. Im Vergleich zum Pkw hat das ABS bei einem Lkw eine viel längere Reaktionszeit, abhängig von Gewicht und Größe des Fahrzeugs. Der Bremsweg ist also viel länger.

Wenn dafür nicht genug Raum ist und der Fahrer vor dem Hindernis zu stark lenkt, schert der Lkw aus und neigt dazu sich abzukoppeln. Kurz und gut: die Zeit für einen Kurs zum sicheren Fahren ist sicher keine verlorene Zeit. Es stimmt schon, dass Lkw heutzutage mit immer ausgeklügelteren Technologien ausgestattet sind, die dem Fahrer helfen sollen, die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten und Schäden zu vermeiden. Aber diese Systeme können trotz allem das menschliche Eingreifen nicht ersetzen. Das wissen zum Beispiel Erdölgesellschaften (allen voran Total) ganz genau und zählen diese Art von Fortbildung immer häufiger zu den Voraussetzungen für ihre Transportunternehmen.

Ein weiteres tüchtiges italienisches Unternehmen in diesem Bereich ist das Zentrum **GuidarePilotare** in Misano Adriatico (Rimini). «Sicherheit ist mentales Gleichgewicht»: ein Grundsatz, auf dem die von Siegfried Stohr entwickelte Fortbildungsmethode basiert, er ist außer Formel 1 Fahrer auch Psychologe und Gründer der Schule. Jeder Kurs muss, so meint Stohr, den Teilnehmern dabei helfen ihre Gehirne schneller arbeiten zu lassen als das Fahrzeug, das sie steuern. Das heißt, dass der menschliche Verstand lernen muss Gefahren einzuschätzen und ihnen vorzugreifen, so, als würden die dazu gehörigen Bilder in Zeitlupe ablaufen. Zu den Herstellern, die ihre Fahrer der GuidarePilotare anvertraut haben, gehört zum Beispiel die Daf. Wie auch bei der Vallelunga, bekommt der Fahrer während des Lehrgangs Informationen über die Dynamiken des Fahrzeugs und den Wirkungsgrad der Elektroniksysteme und kann die verschiedenen, auf der Piste sicher nachgestellten Risikosituation ausprobieren. 📌

## So laufen die Kurse ab

Im Centro di Vallelunga arbeiten die Teilnehmer in Gruppen von 6-8 Personen den ganzen Tag lang unter der Aufsicht eines Ausbilders mit 2 Mercedes Sprinter Vans. Der Kurs teilt sich in einen theoretischen Teil (Neuheiten der ital. Straßenverkehrsordnung, Maßnahmen für sicheres Fahren, Haltung beim Fahren und richtiger Einsatz der Steuerungen, Erste Hilfe bei Unfällen usw.) und einen praktischen (Slalom mit Straßenkegeln, Bremsen in Notsituation, Untersteuerung bei Spitzkehren, Schleuderkontrolle usw.). Die Kosten belaufen sich auf 696 Euro (540 für Aci-Mitglieder; 588 für diejenigen, die jünger als 20 oder älter als 60 sind).

Weitere Informationen: [www.vallelunga.it](http://www.vallelunga.it)

Auch bei Guidare Pilotare gibt es Ganztageskurse für Gruppen mit 6 Personen. Begonnen wird im Schulungsraum mit einem theoretischen Teil, auf der Piste geht es dann mit Übungen aller Art weiter (Untersteuerung, Bremsen mit dem Differential, Bremsen mit Vermeiden von Hindernissen, Übersteuerung usw.). Am Ende jeder Session geht es zur Bewertung zurück in den Schulungsraum. Als Arbeitsmittel werden häufig Videos eingesetzt, um jeden Augenblick der praktischen Tätigkeit untersuchen und kommentieren zu können. Hier kosten ein Kurs 616 Euro (707 an Feiertagen). Weitere Informationen:

Per informazioni: [www.guidarepilotare.com](http://www.guidarepilotare.com)

## Und im Ausland?

«Italien ist ein Sonderfall.» – erklärt Siegfried Stohr, der 1982 die Schule GuidarePilotare in Misano Adriatico eröffnet hat. «Hier sind verschiedene Strukturen entstanden, die unabhängig arbeiten. Im Ausland läuft das anders – dort sind es die Hersteller selbst, die intern Kurse für sicheres und umweltfreundliches Fahren abhalten». So zum Beispiel Daf in den Niederlanden und Mercedes-Benz im betriebseigenen Werk in Wörth. Mercedes hat mit diesem Professional Training vor bereits 40 Jahren begonnen und dann in den Rest Europas exportiert. Dabei hat sich das Modell natürlich immer weiterentwickelt. Und wenn anfangs die Fortbildung ganz auf Sicherheit und den bestmöglichen Einsatz des Fahrzeugs ausgerichtet war, so wird heute immer mehr Raum den Aspekten der Treibstoffersparnis und des umweltfreundlichen Fahrens eingeräumt.





## NEWS

# Pirelli Kurzinformatio

## F1. DIE NEUEN MISCHUNGEN P ZERO GEHEN AN DEN START

Pirelli eröffnet offiziell die Formel 1 Saison 2012 und präsentiert in Abu Dhabi die neuen, für die Rennwagen der 63. Weltmeisterschaft entwickelten Reifen. Quadratische Profile, mehr Grip, weichere Mischungen, mehr Leistungsfähigkeit und gleichmäßiger Abrieb sind ihre Haupteigenschaften. Auch die Flankenkennzeichnungen ändern sich, werden größer und besser erkennbar, während bei den Nassreifen

ein Brand wieder auftaucht, der in der Formel Eins Geschichte gemacht hat: der Cinturato, der Reifen, mit dem Pirelli in den 50er Jahren fuhr und gewann. Neue, zusätzliche Funktionen auch beim Racing Tyre System, auf der von Pirelli-Technikern entwickelten Plattform tauscht man sich mit Teams und FOM über die Eigenschaften und Leistungen der Reifen in jeder Lebensphase aus.

## P Zero Silver, Formel 1 auch auf Ihrem Auto

P Zero Silver, der erste Ultra High Performance Reifen aus der Formel 1, für sportliche Limousinen und Coupés entwickelt, wurde zeitgleich zu den F1-Wintertests, die offiziell den Beginn der Saison 2012 einläuten, in Jerez de la Frontera präsentiert.

Der neue Reifen kommt zur P Zero Reihe hinzu und führt die erste hochspezialisierte Pirelli-Serie mit Produkten ein, die für die unterschiedlichen Ansprüche der Pkw-Fahrer entwickelt wurden.

Für Fahrer mit einem sportlichen Fahrstil, die jährlich mehr als 20.000 km fahren. Mit P Zero Silver konsolidiert Pirelli die Premium-Strategie und bemüht sich um die Festigung ihrer Position auf dem europäischen Markt.

## Es wird präsentiert: P7 Corsa™ Classic

Anlässlich der Rallyelegend von San Marino am 7. Oktober des vergangenen Jahres, hat Pirelli ihren Letztgeborenen vorgestellt: P7 CORSA TM Classic, der neue, für Rallye-Oldtimer entwickelte Reifen, besonders geeignet für die siegreichen Modelle der 70er und 80er Jahre. Diese neue Reihe reinterpretiert die historischen Rallye-Reifen P7 und P7 CORSA und führt innovative Elemente bei Struktur, Mischungen und Lauffläche ein.

## Nachhaltig und sicher

Mehr als 50% weniger Wasserverbrauch und 15% weniger Kohlendioxid-Ausstoß bis 2015. Dieses Ziel für 2012-2014 hat Pirelli auf dem Sustainability Day am 23. Januar, im Mailänder Sitz der Bicocca vorgestellt. Eine Verpflichtung, die mit dem freiwilligen Abkommen, das Präsident Marco Tronchetti Provera mit dem italienischen Umweltminister Corrado Clini unterzeichnet hat, noch verstärkt wird.

## The Cal 2012: ein Jahr Made in Italy



25 Aufnahmen, 18 in Schwarz-weiß, 7 in Farbe, 12 Schönheiten, Models und Schauspielerinnen internationalen Ruhms, von Kate Moss bis Milla Jovovich, von Margareth Madè bis Isabeli Fontana. Nach "Mythology" von Karl Lagerfeld, der uns mit seinen Fotos das ganze Jahr 2011 über begleitet hat, ist diesmal Mario Sorrenti dran, der erste Italiener, der sich mit dem Mythos des "Calendario Pirelli" beschäftigt und mit 'Swoon' die weibliche Schönheit in vollendeter Symbiose und Harmonie mit der Natur interpretiert.

## Black and Gold, glamour and technology



Pirelli PZero und Burton lassen zusammen ein hochtechnologisches Projekt anlaufen und entwickeln ein komplettes, leistungsfähiges Snowboard-Set (Stiefel, Board und Bindungen) in den markanten Farben Gold und Schwarz. Basierend auf ihrer Erfahrung in der Reifenproduktion stellt Pirelli eine maßgefertigte Mischung her, die genau zu den Anforderungen der Rider passt, und setzt ein den Winterreifen entliehenes Design ein, das einen beispiellosen „Grip“ ermöglicht.

**DIE NEUEN PIRELLI TRUCK REIFEN DER SERIE 01  
SIND DIE BESTEN PARTNER FÜR IHRE ARBEIT.**

KONSTRUIERT UM IHNEN TOP QUALITÄT ZU OFFERIEREN,  
BIETEN SIE ALLEN FAHRER DIE MÖGLICHKEIT SICH  
SICHER ZU FÜHLEN UND SICH AUF IHRE ARBEIT  
ZU KONZENTRIEREN. DANK DEM HOHEN SERVICELEVEL VON  
PIRELLI WIRD SORGLOSIGKEIT BEI DER ARBEIT VOLLKOMMEN.  
DIE NEUE PIRELLI TRUCK SERIE 01.  
DIE ZUVERLÄSSIGKEIT DIE SIE SCHON  
IMMER WOLLTEN - FÜR IHR GESCHÄFT.

PIRELLI.COM



FÜR IHRE WERTVOLLE  
FRACHT - ENTSCHIEDEN  
SIE SICH FÜR JEMANDEN  
DEM SIE VERTRAUEN  
KÖNNEN



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

WHEN TEMPERATURE FALLS DOWN  
UNDER 7 DEGREES, STOP OFF  
AT WINTER SPECIALISTS AND  
PUT PIRELLI WINTER™ TYRES UP.  
ONLY THIS WAY YOU CAN BE SURE TO HAVE  
EVEN ON WET, ICE AND SNOW CONDITIONS,  
THE PERFORMANCES AND CONTROL WHICH  
ARE SINCE EVER THE TRADEMARK OF PIRELLI,  
FORMULA ONE™ OFFICIAL TYRE SUPPLIER.  
BECAUSE EVEN OUTSIDE THE RACETRACK,  
THE ONLY STRATEGY THAT REWARDS  
IS THE SAFETY ONE.

PIRELLI.COM

# THE OFFICIAL WINTER TYRES.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL



The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing B.V., a Formula One group company. All rights reserved.