



PRODUKTE UND SERVICES

PRESSEMAPPE

IAA Nutzfahrzeuge 2026

[Hier](#) finden Sie Bilder zum Download.

Inhaltsverzeichnis:

Michelin demonstriert Innovationsstärke: Busreifen aus 70 Prozent erneuerbaren und recycelten Materialien	3
Gesamtbetriebskosten senken: Reifen sind ein entscheidender Hebel	5
Mehr Kilometer, geringere Kosten: MICHELIN REMIX 2 hebt die Runderneuerung auf ein neues Level	8
Bis zum letzten Millimeter: MICHELIN NAZCA automatisiert das Nachschneiden	10
Von Michelin bescheinigt: Umweltengagement als Wettbewerbsvorteil	12
MICHELIN X [®] COACH ENERGY [™] Z2: braucht einen Liter weniger Kraftstoff als der Vorgänger	14
MICHELIN X [®] Multi T2: mehr Kilometer und weniger Verbrauch auf der Trailerachse	16
MICHELIN X [®] LINE ENERGY [™] 3: weiter kommen auf der Langstrecke	18
MICHELIN X [®] MULTI ENERGY [™] 2: der Reifen für den schweren Nutzfahrzeugeinsatz	21
Mehr Überblick, weniger Stillstand: MICHELIN Connected Fleet vernetzt das Flottenmanagement	24
Schnell, einfach, zuverlässig: KI-Assistent von MICHELIN Connected Fleet macht Flottenmanagement effizienter	26
Immer auf der richtigen Route unterwegs: Michelin integriert GPS-System in Truckfly	28
Profildiagnose: MICHELIN QuickScan automatisiert die Reifeninspektion	30

Michelin demonstriert Innovationsstärke: Busreifen aus 70 Prozent erneuerbaren und recycelten Materialien

- Anteil erneuerbarer und recycelter Materialien steigt von 58 Prozent (2022) auf 70 Prozent
- Zuverlässigkeit und Leistung auf Premium-Niveau
- Eigene Technologie-Infrastruktur liefert Schlüsselmaterialien: BioButterfly-Anlage für Bio-Butadien, BlackCycle-Projekt für nachhaltigen Ruß

Auf dem Weg zum vollständig nachhaltigen Reifen hat Michelin einen weiteren Meilenstein erreicht: Der neue Prototyp eines Busreifens der Dimension 275/70 R 22.5 besteht zu 70 Prozent aus erneuerbaren und recycelten Materialien und belegt damit die Innovationskraft der Michelin Gruppe. Michelin hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 alle Reifen zu 100 Prozent aus erneuerbaren und recycelten Materialien herzustellen. Bis 2030 strebt der Konzern einen durchschnittlichen Anteil von 40 Prozent über das gesamte Produktportfolio an.

Der Demonstrator ist kein Serienprodukt. Er zeigt, welche Materialien und Technologien Michelin künftig in die Serienproduktion überführen will – und dass ein deutlich höherer Anteil erneuerbarer und recycelter Materialien möglich ist, ohne die Leistung eines Premium-Reifens einzuschränken.

Sechs Materialien, ein Ziel

Um den Anteil gegenüber dem Vorgänger von 2022 zu steigern, haben die Forschungs- und Entwicklungsteams von Michelin gezielt erdölbasierte Bestandteile durch erneuerbare oder recycelte Alternativen ersetzt:

- Naturkautschuk aus abholzungsfreiem Anbau sorgt für Elastizität und verringert die Wärmeentwicklung im Betrieb.
- Synthetischer Kautschuk auf Basis von Bio-Butadien verbessert die Haftung und verlängert die Lebensdauer. Gewonnen wird der Kautschuk aus Biomasse in der BioButterfly-Anlage von Michelin in Bassens bei Bordeaux.
- Recovered Carbon Black (rCB) aus der Pyrolyse von Altreifen, geliefert von Enviro. Bei diesem Verfahren wird Ruß aus gebrauchten Reifen durch Erhitzen auf sehr hohe Temperaturen unter Ausschluss von Sauerstoff gewonnen. Die Reifenbestandteile werden thermisch zersetzt, der enthaltene Kohlenstoff (Carbon Black) kann zurückgewonnen werden.
- Sustainable Carbon Black (sCB) aus einem Verfahren, das Ruß aus Pyrolyseöl gewinnt. Michelin koordinierte die Entwicklung dieses Verfahrens im Rahmen des europäischen öffentlich-privaten Projekts BlackCycle. Dabei verarbeitet Michelin das beim Altreifenrecycling entstehende Pyrolyseöl weiter und gewinnt daraus hochwertigen Carbon Black zurück. So bleiben wertvolle Rohstoffe im Kreislauf und der Bedarf an fossilen Ressourcen sinkt.
- Biobasiertes Silica aus Reisschalen verbessert den Rollwiderstand und die Haftung bei Nässe.

- Recycelter Stahl gibt dem Reifen seine strukturelle Festigkeit.

Zertifiziert, nicht berechnet

Die 70 Prozent der erneuerbaren und recycelten Materialien sind physisch in diesem Reifen enthalten. Michelin verzichtet bewusst auf Massenbilanz-Verfahren oder sogenannte „Book-and-Claim“-Gutschriften, bei denen erneuerbare Materialien rechnerisch zugeordnet werden, ohne tatsächlich im Produkt zu stecken. Eine führende unabhängige Prüfstelle hat den Materialanteil zertifiziert.

Industrielle Grundlagen statt Laborerfolge

Michelin integriert nicht nur erneuerbare und recycelte Materialien – der Konzern baut auch aktiv die Lieferketten auf, die für eine Skalierung nötig sind. Die industrielle Demonstrationsanlage BioButterfly in Bassens, gemeinsam mit IFP Energies Nouvelles und Axens betrieben und von der französischen Agentur für Umwelt und Energie (ADEME) unterstützt, produziert seit Januar 2024 Bio-Butadien aus pflanzlicher Biomasse. Das von der EU geförderte BlackCycle-Projekt, das Michelin koordiniert, entwickelt Verfahren, um aus dem Pyrolyseöl von Altreifen hochwertigen Ruß für neue Reifen zu gewinnen. Michelin arbeitet an der gesamten Wertschöpfungskette mit Partnern zusammen, um diese Sektoren durch neue Technologien voranzubringen.

Gesamtbetriebskosten senken: Reifen sind ein entscheidender Hebel

- Für Transportunternehmen und Lkw-Fuhrparks sind Reifen eine echte Geheimwaffe für Kostensenkungen
- Weniger Rollwiderstand spart bares Geld: Bis zu 2.400 Euro pro Lkw und Jahr sind drin
- Längere Nutzung senkt die Kilometerkosten. Nachschneiden und Runderneuern machen Reifen noch wirtschaftlicher

Bei dem hohen Dieselpreis geht bei Speditionen und Fuhrparks jeder Kilometer ins Geld. Denn der Kraftstoffverbrauch macht mit rund 30 Prozent einen Großteil der Gesamtbetriebskosten von Lkw aus.¹ Der reine Anschaffungspreis von Reifen spielt nur eine untergeordnete Rolle. Auf der Straße entfalten sie ihr Potenzial und helfen Transportunternehmen, erheblich Kosten zu senken. Bis zu 2.400 Euro pro Jahr und Lkw sind möglich.²

„Lkw-Reifen von Michelin sind Hightech-Produkte, die Kraftstoffeinsparung mit hoher Kilometerleistung und Zuverlässigkeit vereinen. Damit unterstützen wir unsere Kundinnen und Kunden, ihre Betriebskosten in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld zu senken“, sagt Philipp Ostbomk, Vice President B2B Europa Nord, Michelin.

Gesamtbetrachtung notwendig

Die Gesamtbetriebskosten umfassen alle Faktoren, die sich direkt oder indirekt auf die Kosten des Fahrzeugs während seines gesamten Lebenszyklus auswirken. Obwohl Reifen weniger als fünf Prozent der Gesamtbetriebskosten eines Lkw ausmachen, beeinflussen sie andere Kostenpunkte erheblich. Reifen mit hoher Laufleistung, die sich zudem nachschneiden und runderneuern lassen, senken die Gesamtbetriebskosten des Lkw deutlich. Darüber hinaus senken kraftstoffeffiziente Reifen mit geringerem Rollwiderstand den Kraftstoffverbrauch entscheidend. Er hat den zweitgrößten Anteil an den Gesamtbetriebskosten. Der Rollwiderstand kann bis zu einem Drittel des Kraftstoffverbrauchs bei einer Fahrt von A nach B ausmachen. Und nicht zuletzt können Investition in qualitativ hochwertige Reifen dazu beitragen, Pannen-, Reparatur- und Ausfallzeiten zu senken.

Kraftstoffeffizienz gepaart mit hoher Laufleistung

Michelin erweitert sein Reifenportfolio für den Fernverkehr für den MICHELIN X® LINE ENERGY™ Z3/D3 mit der Dimension 315/70 R 22.5 und 385/55 R 22.5. Die

¹ <https://business.michelin.de/blog/articles/optimize-your-overall-tco-total-cost-of-ownership>

² 2.400 €/Jahr durch Kraftstoffeinsparungen: interne Studie basierend auf der Berechnung des TCO2-Tools (Vecto), 2024; Vergleich Sattelzug 315/70 R 22.5 MICHELIN X® Multi Energy™ Z2 & D2 + 385/55 R 22.5 MICHELIN X® Multi T2 mit Sattelzug 315/70 R 22.5 MICHELIN X® Multi Z & D + 385/55 R 22.5 MICHELIN X® Multi T2, voll beladen 40 t, Nutzung 50 % Fernverkehr / 50 % Regionalverkehr, 100 000 km/Jahr, Energiekosten: 2,2 €/l, im Durchschnitt des ersten Lebenszyklus, MICHELIN X® Multi Energy™ 2 vs MICHELIN X® Multi: 1,2 l/100 km weniger, Berechnung = (1,2 x 2,0) x (100 000/100) = 2.400 €/Jahr.

neue 70er-Dimension hat die Rollwiderstandsklasse A, das Einsparpotenzial im Vergleich zur Vorgängergeneration liegt bei bis zu 0,32 Litern Kraftstoff pro 100 Kilometer. Gleichzeitig kann der CO₂-Ausstoß um bis zu 0,8 Kilogramm pro 100 Kilometer sinken. Auf eine Jahreslaufleistung von 130.000 Kilometern hochgerechnet ergibt das eine Tonne weniger CO₂ pro Fahrzeug und Jahr.³ Damit können Speditionen und Fuhrparkbetreiber ihre Umweltbilanz nachweisbar verbessern.

Die MICHELIN X[®] MULTI ENERGY™ 2 Reifen für Lenk- und Antriebsachsen sind speziell für Lkw und schwere Nutzfahrzeuge konzipiert sowie vielseitig einsetzbar für den Verkehr auf Autobahnen, Bundes- oder Landstraßen. Mit ihnen sind Kraftstoffeinsparungen von bis zu 1,2 Litern pro 100 Kilometer im Vergleich zum MICHELIN X[®] MULTI möglich. Das sind Kosteneinsparungen von bis zu 2.400 Euro pro Jahr und Lkw.⁴

Sein Trailersegment erweitert Michelin mit dem MICHELIN X[®] MULTI T2 in der Dimension 385/65 R 22.5. Der Reifen ist auf den Regionalverkehr und in gemischten Transportprofilen ausgelegt. Er hat eine höhere Robustheit als alle Premium-Konkurrenten mit bis zu 54.000 Kilometer mehr Laufleistung nach fünf Bordsteinkantenaufprallern (von Dekra zertifiziert).⁵ Er erreicht zudem gegenüber der Vorgängergeneration eine um bis zu 15 Prozent höhere generelle Laufleistung und um bis zu sechs Prozent weniger Rollwiderstand. In der EU-Reifenkennzeichnung erreicht der MICHELIN X Multi T2 die Rollwiderstandsklasse B, bei der Nasshaftung Klasse C und beim externen Rollgeräusch A.

Längere Lebensdauer, geringere Kosten pro Kilometer

Die Lkw-Reifen profitieren von Michelins technologischem Know-how in den Bereichen Rollwiderstand, bei recycelten oder erneuerbaren Materialien und bei der Verringerung des ökologischen Fußabdrucks. Die Reifen sind nachschneid- und runderneuerbar, der X[®] LINE ENERGY™ Z3/D3 sogar nach MICHELIN REMIX 2. Dieses Verfahren macht ein dreimaliges Nachschneiden und ein zweifaches Runderneuern möglich. Dadurch verlängert sich die Lebensdauer der Reifen um

³ Berechnungsgrundlage: Michelin-TCO2-Tool, Sattelzug 4x2, bestückt mit 385/55 R 22.5 X[®] LINE ENERGY™ Z3 (Lenkachse) und 315/70 R 22.5 X[®] LINE ENERGY™ D3 (Antriebsachse), Jahreslaufleistung 130.000 km, Durchschnittsverbrauch 28,4 l/100 km, Zuglast 35 t – im Vergleich zur Vorgängerbestückung (385/55 X[®] LINE ENERGY™ F und 315/70 X[®] LINE ENERGY™ D2).

⁴ 2.400 €/Jahr durch Kraftstoffeinsparungen: interne Studie basierend auf der Berechnung des TCO2-Tools (Vecto), 2024; Vergleich Sattelzug 315/70 R 22.5 MICHELIN X[®] Multi Energy™ Z2 & D2 + 385/55 R 22.5 MICHELIN X[®] Multi T2 mit Sattelzug 315/70 R 22.5 MICHELIN X[®] Multi Z & D + 385/55 R 22.5 MICHELIN X[®] Multi T2, voll beladen 40 t, Nutzung 50 % Fernverkehr / 50 % Regionalverkehr, 100 000 km/Jahr, Energiekosten: 2,2 €/l, im Durchschnitt des ersten Lebenszyklus, MICHELIN X[®] Multi Energy™ 2 vs MICHELIN X[®] Multi: 1,2 l/100 km weniger, Berechnung = $(1,2 \times 2,0) \times (100\,000/100) = 2.400$ €/Jahr.

⁵ Interne Michelin Tests im Michelin Experience Center Almería (Spanien) von März bis Juni 2026 unter Aufsicht von DEKRA, Bericht 25CPAEXT-249 (5) verfügbar hier: michelin.de/dekra-testberichte. Getestete Reifen: 385/65 R 22.5 MICHELIN X[®] Multi T2 und die folgenden Reifen der Wettbewerber: Continental HYBRID HT3+, Bridgestone Duravis R-Trailer EVO.2, Goodyear KMAX T GEN-3 und Hankook Smart Flex TH31. Auf einem Rollenprüfstand gesammelte Laufleistung nach 6 Wochen Alterung unter Hitzeeinwirkung, 2 Stunden Fahrt auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke bei 105 km/h zum Erwärmen der Reifen, anschließend 5 Bordsteinanpralle bei derselben Geschwindigkeit und bei gleichem Reifenfülldruck von 10,7 bar, wobei das Gespann aus einem Scania 142M V8-Lkw und einem Anhänger bestand. Der Reifen, der den Bordsteinanprall erlitten hat, ist der linke Reifen der ersten Achse des Sattelaufhängers. MICHELIN: 53.804 km. Continental: 6.677 km. Bridgestone: 35.589 km. Goodyear: 10.473 km. Hankook: 26 km. MICHELIN empfiehlt regelmäßige Reifeninspektionen, insbesondere nach einem Anprall gegen ein Hindernis. Die tatsächlichen Ergebnisse können je nach Einsatz-, Strassen- und Witterungsbedingungen abweichen.

bis zu 375 Prozent⁶ im Vergleich zu einem Neureifen (100 Prozent), was die Kosten pro Kilometer um bis zu 33 Prozent senkt⁷. Dabei folgen die REMIX-Reifen den gleichen Qualitätsstandards wie neue MICHELIN Reifen in Bezug auf Leistung, Traktion und Grip.⁸

Auch in Sachen Ressourcenschonung setzt das REMIX-Verfahren Maßstäbe: Es verringert den ökologischen Fußabdruck der Reifen durch die Senkung der CO₂-Emissionen um bis zu 115 Kilogramm in Verbindung mit Materialeinsparungen.⁹ Für Speditionen und Lkw-Fuhrparks ist dies ein Mehrwert, denn so können sie durch CO₂-Zertifikate für klimaneutrale Transporte ihren ökologischen Fußabdruck teilweise kompensieren.

⁶ Kilometerleistung 375% = 100% Neureifen + 25% Nachschneiden Neureifen + 100% Runderneuerung + 25% Nachschneiden REMIX-Reifen + 100% Runderneuerung + 25% Nachschneiden REMIX 2-Reifen.

⁷ Die angegebene Kilometerleistung und Kosten dienen lediglich als ein Beispiel zur Veranschaulichung des PPK-Ansatzes (Preis Pro Kilometer).

⁸ Durch die erste Runderneuerung wird die ursprüngliche Laufleistung des Neureifens (exklusive Nachschneiden) um bis zu 100% erhöht. Die Gummimischung und das Profil der MICHELIN REMIX-Reifen sind weitgehend identisch mit denen der MICHELIN Neureifen. Die Reifen des MICHELIN REMIX-Sortiments werden zum großen Teil mit der gleichen Kochform und den gleichen Werkstoffen wie die Neureifen von MICHELIN hergestellt und sind daher, basierend auf internen Tests durch das Forschungs- und Entwicklungszentrum von Michelin und Kundenreferenzen, die seit 2015 in Europa gesammelt wurden, ebenso leistungsfähig.

⁹ Die genannte CO₂-Einsparung basiert auf einer Einsparung von Rohstoffen im Zusammenhang mit der Runderneuerung. Was die Materialeinsparung betrifft, so beträgt das Durchschnittsgewicht eines neuen MICHELIN Reifens 70 kg*. Das Gewicht des Teils des Reifens, der im Rahmen der Runderneuerung wiederverwendet werden kann, beträgt im Durchschnitt 50 kg**. Die CO₂-Belastung eines runderneuterten Reifens hängt mit der Materialersparnis zusammen. 50 kg eingesparte Rohstoffe entsprechen bei 2,3 kg CO₂ pro kg Rohstoffe*** einer Einsparung von 115 kg CO₂.

Mehr Kilometer, geringere Kosten: MICHELIN REMIX 2 hebt die Runderneuerung auf ein neues Level

Produktivität, Zuverlässigkeit, Ökologie: Die Runderneuerungsverfahren MICHELIN REMIX und REMIX 2 kombinieren geringe Betriebskosten, Leistung und Ressourcenschonung für Transportunternehmen. Reifen, die nach dem MICHELIN REMIX 2-Verfahren runderneuert werden, senken die Kosten pro Kilometer um bis zu 33 Prozent.¹ Möglich wird dies durch ein zweifaches Runderneuern und ein dreimaliges Nachschneiden. Dadurch lässt sich die Kilometerleistung der Reifen auf bis zu 375 Prozent² steigern im Vergleich zu Reifen, die nicht runderneuert und nachgeschnitten werden (100 Prozent). Dabei folgen alle REMIX-Reifen den gleichen Qualitätsstandards wie neue MICHELIN Reifen in Bezug auf Leistung, Traktion und Grip.³

Auch in Sachen Ressourcenschonung setzt Michelin mit dem REMIX-Verfahren neue Maßstäbe: Es verringert den ökologischen Fußabdruck der Reifen durch die Senkung der CO₂-Emissionen um bis zu 115 Kilogramm in Verbindung mit Materialeinsparungen.⁴ Für Speditionen und Lkw-Fuhrparks ist dies ein potenzieller Mehrwert, denn so können sie durch CO₂-Zertifikate für klimaneutrale Transporte ihren ökologischen Fußabdruck teilweise kompensieren.

Das Nachschneiden und Runderneuern der REMIX 2-Reifen erfolgt nach den gleichen industriellen und qualitativen Verfahren sowie auf denselben Maschinen in den europäischen Michelin Werken wie bei wie REMIX. Voraussetzung auch hier: Karkassen mit der Infinicoil-Technologie. Diese verstärkten Karkassen sorgen für mehr Stabilität und Zuverlässigkeit. Ein endlos gewickeltes Stahlseil (je nach Dimension bis zu 400 Meter lang) im Gürtel des Reifens erhöht dessen Festigkeit und sorgt für eine optimierte Bodenaufstandsfläche über die gesamte

¹ Die angegebene Kilometerleistung und Kosten dienen lediglich als ein Beispiel zur Veranschaulichung des PPK-Ansatzes (Preis Pro Kilometer).

² Kilometerleistung 375% = 100% Neureifen + 25% Nachschneiden Neureifen + 100% Runderneuerung + 25% Nachschneiden REMIX-Reifen + 100% Runderneuerung + 25% Nachschneiden REMIX 2-Reifen.

³ Durch die erste Runderneuerung wird die ursprüngliche Laufleistung des Neureifens (exklusive Nachschneiden) um bis zu 100% erhöht. Die Gummimischung und das Profil der MICHELIN REMIX-Reifen sind weitgehend identisch mit denen der MICHELIN Neureifen. Die Reifen des MICHELIN REMIX-Sortiments werden zum großen Teil mit der gleichen Kochform und den gleichen Werkstoffen wie die Neureifen von MICHELIN hergestellt und sind daher, basierend auf internen Tests durch das Forschungs- und Entwicklungszentrum von Michelin und Kundenreferenzen, die seit 2015 in Europa gesammelt wurden, ebenso leistungsfähig.

⁴ Die genannte CO₂-Einsparung basiert auf einer Einsparung von Rohstoffen im Zusammenhang mit der Runderneuerung. Was die Materialeinsparung betrifft, so beträgt das Durchschnittsgewicht eines neuen MICHELIN Reifens 70 kg*. Das Gewicht des Teils des Reifens, der im Rahmen der Runderneuerung wiederverwendet werden kann, beträgt im Durchschnitt 50 kg**. Die CO₂-Belastung eines runderneuterten Reifens hängt mit der Materialersparnis zusammen. 50 kg eingesparte Rohstoffe entsprechen bei 2,3 kg CO₂ pro kg Rohstoffe*** einer Einsparung von 115 kg CO₂.

* Interne Studie basierend auf den meistverkauften MICHELIN Nutzfahrzeug-Reifengrößen auf dem europäischen Markt, nämlich 315/80 R 22.5, 315/70 R 22.5 und 385/65 R 22.5.

** Nach einer Veröffentlichung des französischen Reifenherstellerverbands TNPf aus dem Jahr 2023; wonach die Karkasse, welche im Rahmen der Runderneuerung wiederverwendet wird, etwa 70 % des Gewichts eines Reifens ausmacht. Die genannten 50 kg entsprechen 70% von 70 kg.

***Der Emissionsfaktor von 2,3 kg CO₂ pro 1 kg Reifen ergibt sich aus den Berechnungen der Lebenszyklusanalyse der Reifenproduktion (sog. „cradle to gate“ - „von der Wiege bis zur Tür“), die Michelin intern nach den von der Branche der Reifenhersteller entwickelten Berechnungsregeln durchgeführt hat (über die weltweite Organisation Tire Industry Project - TIP -, in der sich 10 Reifenhersteller zu Themen der nachhaltigen Entwicklung zusammengeschlossen haben). Diese umfassen die Phasen der Rohstoffgewinnung, des Transports, der Herstellung und des Vertriebs. Quelle: UL Environment Standard, „Product Category Rules for preparing an Environmental Product Declaration for the product category: Tires“, v3.05, Februar 2022. Also 50 x 2,3 = 115 kg CO₂.



PRODUKTE UND SERVICES

Lebensdauer. Dadurch erhöht sich die Laufleistung und der Kraftstoffverbrauch reduziert sich dank eines geringeren Rollwiderstands.

Bis zum letzten Millimeter: MICHELIN NAZCA automatisiert das Nachschneiden

- Nachschneide-Maschine NAZCA beschleunigt und modernisiert das Nachschneiden von Nutzfahrzeugreifen
- Steigerung der Kapazität von Werkstätten um 30 bis 50 Prozent möglich
- Stärkt den Michelin Mehr-Leben-Ansatz aus Nachschneiden und Runderneuerung

Seit mehr als einem Jahrhundert ist das Nachschneiden fester Teil der Reifenwartung bei Lkw und Bussen. Bis heute ist der Prozess jedoch Handarbeit – und damit aufwendig, körperlich anstrengend und stark vom Können einzelner Fachkräfte abhängig. NAZCA bringt dieses Verfahren auf ein neues Niveau: Die automatisierte Lösung holt aus jedem Reifen heraus, was in ihm steckt und nutzt jeden nutzbaren Millimeter Gummi präzise aus. Inspiriert von den klaren Linien der Nazca-Wüste in Peru, arbeitet NAZCA nach den Empfehlungen der Reifenhersteller mit dem Ziel, hohe Qualität, Zuverlässigkeit und Wiederholbarkeit zu gewährleisten.

Die Nachschneidemaschine wurde von Michelin-Ingenieuren entwickelt und kann dank eines hochauflösenden Laserscanners und fortschrittlicher Algorithmen Reifen vermessen, Verformungs- und Verschleißmuster modellieren und die Schnitttiefe kontinuierlich steuern. Da die Geometrie jedes Reifens einzigartig ist, passt das System die Schnitttiefe über die gesamte Breite und den gesamten Umfang des Reifens in Echtzeit an. So wird das Potential des Reifens bis zum letzten Millimeter voll ausgeschöpft.

Praxiserprobt und geeignet für viele Lkw- und Bus-Reifen

NAZCA wurde unter realen Bedingungen getestet und kann die Anzahl der von Werkstätten durchgeführten Nachschneidevorgänge deutlich erhöhen. Nach mehr als einem Jahr Praxistest zeigt sich: die Betriebe steigern die Anzahl ihrer Nachschneidevorgänge um 30 bis 50 Prozent.⁽²⁾ Gleichzeitig sinkt die erforderliche manuelle Arbeitszeit der Techniker*innen auf weniger als drei Minuten ⁽³⁾, wodurch dieser sich auf andere Aufgaben wie Achsvermessung, Reparaturen sowie die Montage und Demontage von Reifen konzentrieren kann. Das ist auch mit Blick auf den Fachkräftemangel in der Branche ein Vorteil. Die Automatisierung des Nachschneideprozesses macht Werkstätten so nicht nur profitabler, sondern auch flexibler.

Eine Lösung für viele Lkw- und Busreifen

NAZCA ist mit vielen Reifenmarken und -dimensionen kompatibel.⁽¹⁾ Voraussetzung: Die Karkasse muss robust genug für das lebensverlängernde Nachschneiden sein. Rund zwanzig NAZCA-Maschinen werden derzeit europaweit im Pilotbetrieb getestet. Michelin wird diese Innovation 2027 in mehreren Ländern

auf den Markt bringen. Die Markteinführung erfolgt schrittweise und wird an die spezifischen Marktgegebenheiten angepasst.

Laufleistung maximieren

Die neue Nachschneidemaschine ist ein Teil des MICHELIN Mehr-Leben-Konzepts, das Nachschneiden und Runderneuerung kombiniert. Ziel ist es, die Lebensdauer von Lkw-Reifen zu maximieren. Mit diesem Ansatz kann ein MICHELIN Reifen bis zu 2,5-mal länger im Einsatz bleiben als ein Reifen, der nur einen einzigen Lebenszyklus durchläuft.⁽⁴⁾ Allein ein einziger Nachschneidevorgang sorgt dabei für bis zu 25 Prozent⁽⁵⁾ mehr Laufleistung und bis zu fünf Prozent Kraftstoffeinsparung⁽⁶⁾.

(1) Zugang zum Katalog der Nachschneideprogramme mit laufender Verbesserung der „Rezepturen“ auf Basis der Empfehlungen der Hersteller. Der Katalog umfasst die wichtigsten Marken und Größen auf dem Markt, also Premiumhersteller sowie deren angeschlossene Heißrunderneuerungs- und Tier-2-Marken. In Ausnahmefällen und von Fall zu Fall kann das NAZCA-Team spezifische Rezepturen prüfen, die nicht im Katalog enthalten sind, um ihre Umsetzbarkeit in NAZCA zu bewerten und gegebenenfalls zu bestätigen.

(2) Im normalen Produktionsmodus, das heißt installiert und genutzt gemäß den Anweisungen des NAZCA-Teams.

(3) Schätzung auf Basis von Tests, den sogenannten technischen Proofs of Concept (POC), die unter Einsatzbedingungen über eine kumulierte Gesamtdauer von einem Jahr in drei Euromaster-Filialen durchgeführt wurden, davon zwei Standorte der Michelin-Gruppe und ein Franchisestandort. Während dieser POCs wurden mehr als 400 Nachschneidevorgänge durchgeführt. Dadurch ließ sich die durchschnittliche tatsächliche Arbeitszeit pro Techniker unter normalen Betriebsbedingungen und ohne Störungen festlegen.

(4) Angaben auf Basis der TNPF-Empfehlungen Lkw-Reifen: Reifenverwertung | TNPF – Laufleistung 250 % = 100 % Neureifen + 25 % Nachschneiden + bis zu 100 % Runderneuerung + 25 % Nachschneiden.

(5) Angaben auf Basis der TNPF-Empfehlungen Lkw-Reifen: Reifenverwertung | TNPF. Dort wird erklärt, dass das Nachschneiden die Lebensdauer eines Reifens verlängern kann, wenn dieser das Ende seiner Verschleißgrenze erreicht, indem das gesamte verfügbare Gummi genutzt wird.

(6) 5,4 % Kraftstoffersparnis: interne Studie unter Aufsicht von DEKRA (Bericht Nr. 21CPAEXT-030), durchgeführt am 5. Mai 2021 auf den MICHELIN-Teststrecken in Ladoux (Frankreich), mit zwei identischen Volvo FH 500-Lkw, ausgerüstet mit neuen MICHELIN X® Line Energy™ Z2- und D2-Reifen in 315/70 R 22.5, jeweils gekoppelt mit einem Schmitz-Cargobull-Sattelaufleger mit MICHELIN X® Line Energy™ T-Reifen in 385/55 R 22.5, voll beladen (40 Tonnen), bei identischen Reifendrücken (8,5 b, 7,5 b und 9,0 b), Vergleich zwischen neuen und nachgeschnittenen Reifen (R5 mm). Die Ergebnisse können je nach Wetterbedingungen, Straßentyp, Reifengröße und Fahrstil abweichen.

Von Michelin bescheinigt: Umweltengagement als Wettbewerbsvorteil

Engagement für eine nachhaltigere Mobilität lohnt sich: In Kooperation mit der Prüfgesellschaft DEKRA France vergibt Michelin seit Mitte 2024 in Frankreich sowie in Folge in weiteren europäischen Ländern und seit Juli 2025 in der DACH-Region offizielle Bescheinigungen für CO₂- und Rohstoff-Einsparungen für ein nachhaltigeres Reifenmanagement. Sie gehen an Flottenkund*innen, die eine überzeugende Nachhaltigkeitsstrategie vorweisen. Mit seinem Mehr-Leben-Konzept bietet Michelin Flottenkund*innen die Möglichkeit, die Laufleistung ihrer Reifen durch MICHELIN REMIX und REMIX 2 deutlich zu verlängern: Damit kann ein Reifen bis zu dreimal nachgeschnitten und zweimal runderneuert werden. Die Verfahren sparen erhebliche Mengen an CO₂-Emissionen und Rohstoffen¹ ein. Zudem erzeugt die Runderneuerung weniger Abfall und verringert die Anzahl der zu recycelnden Reifen. Mit dem Mehr-Leben-Konzept von Michelin lässt sich die Kilometerleistung der Reifen auf bis zu 375 Prozent² steigern im Vergleich zu Reifen, die nicht runderneuert und nachgeschnitten werden (100 Prozent). Mit der neuen Bescheinigung setzt Michelin einen weiteren Impuls für nachhaltigere Mobilität. Gemeinsam mit seinen Partner*innen zeigt das Unternehmen: Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit gehören zusammen.

Neue Maßstäbe für nachhaltigere Mobilität

Die CO₂-Bescheinigung wird durch das weltweit anerkannte Prüf- und Zertifizierungsunternehmen DEKRA bestätigt und bringt viele Vorteile: Unternehmen können die Bescheinigung beispielsweise für Ausschreibungen und als Nachweis in der EU-Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD) nutzen. Bei der Kommunikation ihrer Erfolge unterstützt Michelin seine Kund*innen mit Materialien zur Offline- und Online-Nutzung. Michelin sieht die Initiative als wichtigen Baustein zu mehr Umweltbewusstsein in der Logistik. „Wir möchten, dass unsere Kund*innen nicht nur wirtschaftlich erfolgreich sind, sondern auch beim Thema Nachhaltigkeit Maßstäbe setzen“, sagt Philipp Ostbomk, Vice President B2B Europa

¹ Die genannte CO₂-Einsparung basiert auf einer Einsparung von Rohstoffen im Zusammenhang mit der Runderneuerung. Was die Materialeinsparung betrifft, so beträgt das Durchschnittsgewicht eines neuen MICHELIN Reifens 70 kg*. Das Gewicht des Teils des Reifens, der im Rahmen der Runderneuerung wiederverwendet werden kann, beträgt im Durchschnitt 50 kg**. Die CO₂-Belastung eines runderneuterten Reifens hängt mit der Materialersparnis zusammen. 50 kg eingesparte Rohstoffe entsprechen bei 2,3 kg CO₂ pro kg Rohstoffe*** einer Einsparung von 115 kg CO₂.

* Interne Studie basierend auf den meistverkauften MICHELIN Nutzfahrzeug-Reifengrößen auf dem europäischen Markt, nämlich 315/80 R 22.5, 315/70 R 22.5 und 385/65 R 22.5.

** Nach einer Veröffentlichung des französischen Reifenherstellerverbands TNPf aus dem Jahr 2023; wonach die Karkasse, welche im Rahmen der Runderneuerung wiederverwendet wird, etwa 70 % des Gewichts eines Reifens ausmacht. Die genannten 50 kg entsprechen 70% von 70 kg.

***Der Emissionsfaktor von 2,3 kg CO₂ pro 1 kg Reifen ergibt sich aus den Berechnungen der Lebenszyklusanalyse der Reifenproduktion (sog. „cradle to gate“ - „von der Wiege bis zur Tür“), die Michelin intern nach den von der Branche der Reifenhersteller entwickelten Berechnungsregeln durchgeführt hat (über die weltweite Organisation Tire Industry Project - TIP -, in der sich 10 Reifenhersteller zu Themen der nachhaltigen Entwicklung zusammengeschlossen haben). Diese umfassen die Phasen der Rohstoffgewinnung, des Transports, der Herstellung und des Vertriebs. Quelle: UL Environment Standard, „Product Category Rules for preparing an Environmental Product Declaration for the product category: Tires“, v3.05, Februar 2022. Also $50 \times 2,3 = 115$ kg CO₂.

² Kilometerleistung 375% = 100% Neureifen + 25% Nachschneiden Neureifen + 100% Runderneuerung + 25% Nachschneiden REMIX-Reifen + 100% Runderneuerung + 25% Nachschneiden REMIX 2-Reifen.

Nord bei Michelin. „Die CO₂-Bescheinigung macht Fortschritte im nachhaltigen Reifenmanagement transparent – und stärkt das Vertrauen.“

Dreimal direkte Wirkung

Vorteile bei Ausschreibungen können im kompetitiven Logistikumfeld den entscheidenden Unterschied machen. Für Kund*innen, Partnerunternehmen und die Öffentlichkeit ist die Bescheinigung ein Beleg für das Umweltengagement der ausgezeichneten Flottenkund*innen. DEKRA prüft unabhängig und schafft so Transparenz und Glaubwürdigkeit. Unternehmen belegen dadurch ihre Fortschritte im Klimaschutz und heben sich vom Wettbewerb ab. Außerdem sparen sie dazu noch bares Geld – Reifen, die nach dem MICHELIN REMIX Verfahren bis zu zwei Mal runderneuert werden, senken die Kosten pro Kilometer um bis zu 33 Prozent³.

Ob Papierrollen für Druckereien, Ersatzteile für die Automobilindustrie, Schüttgut, Lebensmittel oder Chemieprodukte: Die CO₂-Bescheinigung von Michelin kann für alle Unternehmen aus der Transportbranche Vorteile bringen. Das sagen auch die ersten Kund*innen mit der CO₂-Bescheinigung von Michelin:

- „Dank der Bescheinigung zahlt sich unser Einsatz für nachhaltiges Reifenmanagement doppelt aus. Nicht nur, weil wir weniger neue Reifen kaufen müssen, sondern weil unsere Kunden sicher sein können, dass wir Nachhaltigkeit wirklich umsetzen.“
Stefan Annutsch, Serviceleiter bei der Werner Brüning GmbH in Ahlhorn
- „Unser Nachhaltigkeitsziel ist es, langfristig möglichst CO₂-neutral zu sein. Die Bescheinigung beweist, dass wir auf einem guten Weg sind.“
Dario Kunfermann, Geschäftsführer der Della Santa AG aus Landquart in der Schweiz
- „Wir achten sehr stark darauf, Nachhaltigkeitsaspekte in unseren Prozessen über unser gesamtes Dienstleistungsportfolio hinweg zu berücksichtigen – sei es bei der Wahl der Zugmaschinen oder beim Mehr-Leben-Konzept von Michelin.“ Daniel Hirschinger, Fuhrparkleiter bei der Ingo Dinges Transporte e.K. in Grünstadt
- „Wir setzen auf aktiven Umweltschutz und wissen um unsere Verpflichtung der Umwelt gegenüber. Da ist die CO₂-Bescheinigung ein weiterer wichtiger Baustein.“
Philipp Wittwer, Disponent bei Wittwer Spedition & Logistik GmbH in Eschenlohe

³ Die angegebene Kilometerleistung und Kosten dienen lediglich als ein Beispiel zur Veranschaulichung des PPK-Ansatzes (Preis Pro Kilometer).

MICHELIN X® COACH ENERGY™ Z2: braucht einen Liter weniger Kraftstoff als der Vorgänger

- Neuer Bus-Reifen für Fernreise-, Nah- und Linienverkehr in der Dimension 295/80 R 22.5
- Rollwiderstand A, Rollgeräusch A, Nasshaftung B und M+S- und 3PMSF-Markierung
- Mehrfachnutzung durch Nachschneiden und Runderneuerung mit dem REMIX-Verfahren

Was haben Daimler, Iveco, Volvo, Scania und MAN gemeinsam? Sie alle setzen künftig auf den MICHELIN X® COACH ENERGY™ Z2 ab Werk. Michelin bringt mit dem X® COACH ENERGY™ Z2 einen Allpositionsreifen für Busse auf den Markt, der niedrigen Rollwiderstand mit ganzjähriger Wintertauglichkeit verbindet. Der Reifen in der Dimension 295/80 R 22.5 richtet sich an Unternehmen im Fernreise-, Nah- und Linienverkehr mit Schwerpunkt auf der Langstrecke, – also solche Unternehmen, die den Kraftstoffverbrauch und damit CO₂-Emissionen senken wollen, ohne bei Komfort und Zuverlässigkeit Abstriche zu machen.

Rollwiderstand A und weniger Verbrauch

Der neue Bus-Reifen überzeugt mit einem niedrigen Rollwiderstand. Der MICHELIN X® COACH ENERGY™ Z2 erreicht hier die EU-Einstufung A. Gegenüber dem Vorgänger MICHELIN X® Coach Z spart er bis zu einen Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer. Das entspricht einer CO₂-Senkung von bis zu 2,6 Kilogramm pro 100 Kilometer – bezogen auf interne Berechnungen für einen Reisebus mit 4x2-Achskonfiguration in der genannten Dimension. Für Flottenbetreiber*innen, die ihren Verbrauch per Telematik überwachen und die Total Cost of Ownership im Blick haben, ist das ein handfestes Argument: Ein Liter weniger pro 100 Kilometer summiert sich im Fernreiseeinsatz schnell zu fünfstelligen Einsparungen pro Fahrzeug und Jahr.

Ganzjährig einsetzbar, auch bei winterlichen Bedingungen

Der X COACH ENERGY Z2 trägt die M+S- sowie 3PMSF-Markierung und erfüllt damit die Anforderungen an winterliche Mobilität. Für Busbetreiber*innen, die ganzjährig auf denselben Reifen setzen wollen, entfällt damit der saisonale Wechsel – ein Vorteil bei Lagerhaltung, Montageaufwand und Fahrzeugverfügbarkeit. Gerade im Linien- und Fernreiseverkehr, wo Busse auch bei Schnee und Nässe zuverlässig rollen müssen, ist die Wintertauglichkeit ein zentrales Kaufkriterium.

Leise und komfortabel: Geräuschlabel A mit 70 dB

Beim externen Rollgeräusch erreicht der Reifen die Labelstufe A mit 70 dB. Das ist relevant für den Einsatz in lärmsensiblen Gebieten und bei nächtlichen Fahrten, aber auch für den Fahrgastkomfort. Für Busunternehmen, die sich um kommunale

Aufträge oder Konzessionen bewerben, kann ein niedriger Geräuschpegel ein Differenzierungsmerkmal in Ausschreibungen sein.

Die Nasshaftung stuft das EU-Label mit B ein. Der Reifen hat darüber hinaus eine dauerhafte Grip-Niveau, die auch im gefahrenen Zustand erhalten bleibt. Dafür sorgen die MICHELIN Technologien Regenion (3-dimensionale Lamellen für Nasshaftung), Silicion Compound (Laufflächenmischung) und Infinicoil (Verstärkung durch Endlosdraht).

Robust und belastbar: 7,5 Tonnen pro Achse

Der Reifen ist für alle Achspositionen ausgelegt und überwiegend für den Betrieb auf Autobahnen sowie nationalen und internationalen Fernstrecken konzipiert. Der Lastindex 154/150 M erlaubt eine Tragfähigkeit von 7,5 Tonnen pro Achse (einzelbereift). Die Karkasse ist robust dank der Technologien Powercoil und Duracoil, die für strukturelle Festigkeit und Haltbarkeit sorgen.

Mehrfachnutzung: Nachschneiden und Runderneuern

Über die Erstnutzung hinaus ermöglicht der MICHELIN X[®] COACH ENERGY[™] Z2 das Mehr-Leben-Konzept. Der Reifen ist nachschneidbar, was die Nutzungsdauer verlängert und den Zeitpunkt eines Neukaufs verschiebt. Zusätzlich ist die Karkasse runderneuerungsfähig nach dem MICHELIN REMIX-Verfahren. Für Flottenbetreiber*innen senkt das die Kosten über den gesamten Lebenszyklus. Für den Reifenhandel eröffnet es Servicepotenzial über die Erstbereifung hinaus – vom Nachschneiden über die Runderneuerung bis zur Beratung rund um den wirtschaftlichen Einsatz.

MICHELIN X® Multi T2: mehr Kilometer und weniger Verbrauch auf der Trailerachse

- Höhere Robustheit als alle unsere Premium-Konkurrenten
- Ausgelegt auf Regionalverkehr und für gemischte Transportprofile
- Technologien sorgen für Grip und Mobilität über die gesamte Lebensdauer

Michelin erweitert sein Angebot im Trailersegment um den MICHELIN X® MULTI T2 in der Dimension 385/65 R 22.5, die wohl wichtigste Dimension im europäischen Markt. Der Reifen ist auf den Regionalverkehr und in gemischten Transportprofilen ausgelegt. Trailerreifen müssen hohe Lasten aufnehmen, Querkräften beim Rangieren standhalten und in wechselnden Einsatzprofilen robust bleiben. Gleichzeitig wächst der Druck, auch hier den Rollwiderstand zu senken, weil Trailer längst Teil der Gesamtbetrachtung im TCO-Management sind. Der MICHELIN X® MULTI T2 erreicht eine höhere Robustheit als alle Premium-Wettbewerber mit bis zu 54.000 Kilometer mehr Laufleistung nach fünf Bordsteinkantenaufprallern (von Dekra zertifiziert).¹ Im Vergleich zur Vorgängergeneration erreicht er eine um bis zu 15 Prozent höhere Laufleistung und um bis zu sechs Prozent weniger Rollwiderstand. In der EU-Reifenkennzeichnung erreicht der MICHELIN X Multi T2 die Rollwiderstandsklasse B, bei der Nasshaftung Klasse C und beim externen Rollgeräusch A. Der Reifen trägt die Kennzeichnungen 3PMSF und M+S für Wintertauglichkeit.

Vielseitig einsetzbar und widerstandsfähig

Technisch liegt der Fokus beim MICHELIN X® MULTI T2 auf Robustheit und Karkassstabilität. Er ist die Lösung für schwere und vielseitige Traileranwendungen, von General Cargo über Container- und Kühltransporte bis hin zu Tank- und Schüttgutverkehren sowie Auto-, Spezial- und Schwerlasttransporten. In diesen Segmenten kommt es oft zu hohen Lastspitzen, engen Rangiermanövern und wechselnden Straßenqualitäten, die sich direkt auf die Lebensdauer der Reifen auswirken. Eine widerstandsfähige Karkasse und ein schadensresistentes Profildesign zahlen direkt auf die Wirtschaftlichkeit des Reifens ein.

Vier Technologien im Zusammenspiel

Michelin setzt bei der Profilgestaltung auf die REGENION-Technologie: Im Laufe der Nutzung entstehen neue Rillen, die Grip und Mobilität über die gesamte

¹ Interne Michelin Tests im Michelin Experience Center Almería (Spanien) von März bis Juni 2026 unter Aufsicht von DEKRA, Bericht 25CPAEXT-249 (5) verfügbar hier: michelin.de/dekra-testberichte. Getestete Reifen: 385/65 R 22.5 MICHELIN X® Multi T2 und die folgenden Reifen der Wettbewerber: Continental HYBRID HT3+, Bridgestone Duravis R-Trailer EVO.2, Goodyear KMAX T GEN-3 und Hankook Smart Flex TH31. Auf einem Rollenprüfstand gesammelte Laufleistung nach 6 Wochen Alterung unter Hitzeeinwirkung, 2 Stunden Fahrt auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke bei 105 km/h zum Erwärmen der Reifen, anschließend 5 Bordsteinanpralle bei derselben Geschwindigkeit und bei gleichem Reifenfülldruck von 10,7 bar, wobei das Gespann aus einem Scania 142M V8-Lkw und einem Anhänger bestand. Der Reifen, der den Bordsteinanprall erlitten hat, ist der linke Reifen der ersten Achse des Sattelauflegers. MICHELIN: 53.804 km. Continental: 6.677 km. Bridgestone: 35.589 km. Goodyear: 10.473 km. Hankook: 26 km. MICHELIN empfiehlt regelmäßige Reifeninspektionen, insbesondere nach einem Anprall gegen ein Hindernis. Die tatsächlichen Ergebnisse können je nach Einsatz-, Strassen- und Witterungsbedingungen abweichen.



PRODUKTE UND SERVICES

Lebensdauer erhalten. Die Laufflächenmischung CARBION verbessert Laufleistung, Rollwiderstand und Abriebverhalten.

Im Unterbau kommen zwei neue Technologien zum Einsatz. OPTICOIL ist eine Wulstarchitektur, die Masse spart, während DURACOIL den Sitz zwischen Reifen und Felge verstärkt und so die Stabilität in diesem Bereich erhöht. Ergänzend setzt Michelin mit POWERCOIL eine neue Generation leichter und widerstandsfähigerer Stahlkabel ein.

MICHELIN X® LINE ENERGY™ 3: weiter kommen auf der Langstrecke

- Mehr Effizienz im Langstreckeneinsatz: Michelin erweitert die Baureihe um die Dimensionen 315/70 R 22.5 Z3/D3 und 385/55 R 22.5 Z3 AS
- Geringerer Kraftstoffverbrauch gegenüber der Vorgängergeneration mit bis zu 0,32 Litern Kraftstoff pro 100 Kilometer
- Dreifach nachschneidbar und zweifach runderneuerungsfähig mit MICHELIN REMIX 2

Michelin erweitert sein Reifenportfolio für den Fernverkehr für den MICHELIN X® LINE ENERGY™ Z3/D3 in der Dimension 315/70 R 22.5 und den MICHELIN X® LINE ENERGY™ Z3 AS in der Dimension 385/55 R 22.5. Die neuen Dimensionen richten sich an Flotten im klassischen Langstreckeneinsatz mit hohem Autobahnanteil und verbinden niedrigen Rollwiderstand mit hoher Zuverlässigkeit sowie einer wirtschaftlichen Mehrfachnutzung der Karkasse.

Rollwiderstand und Verbrauchswerte

Mit den neuen Dimensionen adressiert Michelin typische Anwendungen im Fernverkehr wie Kühltransporte und Stückguttransport. Die Reifen haben die Rollwiderstandsklasse A. Das Einsparpotenzial im Vergleich zur Vorgängergeneration liegt bei bis zu 0,32 Litern Kraftstoff pro 100 Kilometer. Gleichzeitig kann der CO₂-Ausstoß um bis zu 0,8 Kilogramm pro 100 Kilometer sinken. Auf eine Jahreslaufleistung von 130.000 Kilometern hochgerechnet ergibt das eine Tonne weniger CO₂ pro Fahrzeug und Jahr.¹ Damit können Speditionen und Fuhrparkbetreiber ihre Umweltbilanz nachweisbar verbessern.

Ganzjahreseinsatz und Zuverlässigkeit

Alle neuen Dimensionen der MICHELIN X® LINE ENERGY™ Reihe tragen die Kennzeichnungen 3PMSF und M+S für den ganzjährigen Einsatz. Im Dekra-zertifizierten Vergleichstest erreicht der Z3 den besten lateralen Nassgrip in seiner Kategorie.² Auch die Tragfähigkeit spielt bei modernen Fernverkehrs-Lkw eine wichtige Rolle. Durch ihren hohen Lastindex eignen sich alle Reifen auch für den Einsatz bei E-Trucks, die höhere Anforderungen an Achslast und Drehmomentübertragung stellen. Basis für die robuste Auslegung der Reifen sind Michelin Technologien:

- Die INFINICOIL-Technologie sorgt für einen stabilen Gürtelaufbau: Ein endlos gewickeltes Stahlseil (je nach Dimension bis zu 400 Meter lang) im Gürtel des Reifens erhöht dessen Festigkeit und sorgt für eine

¹ Berechnungsgrundlage: Michelin-TCO2-Tool, Sattelzug 4×2, bestückt mit 385/55 R 22.5 X® LINE ENERGY™ Z3 (Lenkachse) und 315/70 R 22.5 X® LINE ENERGY™ D3 (Antriebsachse), Jahreslaufleistung 130.000 km, Durchschnittsverbrauch 28,4 l/100 km, Zuglast 35 t – im Vergleich zur Vorgängerbestückung (385/55 X® LINE ENERGY™ F und 315/70 X® LINE ENERGY™ D2).

² Interner, von der Dekra zertifizierter Test, bei dem die Rundenzeiten des Michelin X Line Energy 3 auf nasser Fahrbahn mit denen des Bridgestone Enliten, Continental Efficient Pro5, Goodyear EQ Max Ultra und Hankook Smartline AL50 verglichen wurden.

optimierte Bodenaufstandsfläche über die gesamte Lebensdauer. Dadurch erhöht sich die Laufleistung, der Kraftstoffverbrauch sinkt dank eines geringeren Rollwiderstands.

- Die POWERCOIL-Technologie verwendet eine neue Generation von hochfesten feinen Drahtseilen in der Karkasse. Diese machen den Reifen widerstandsfähig gegen Verformungen sowie Beschädigungen und senken den Rollwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch.
- Die REGENION-Technologie ermöglicht selbstregenerierende Profilblöcke, die während der gesamten Lebensdauer des Reifens Grip bieten. Im Laufe der Reifenlebensdauer entstehen neue Rillen für verbesserte Mobilität. REGENION bewirkt eine geringe Verformung der Lauffläche, einen niedrigen Rollwiderstand und dadurch geringen Kraftstoffverbrauch.
- Die DURACOIL-Technologie trägt zu einer längeren Lebensdauer der Karkasse bei, indem sie den Übergang zwischen Reifen und Rad verbessert. Während des Einsatzes schützt hochwertiges Nylon den Wulstbereich und bietet verbesserte Stabilität für die Wulstspitze. Mit dieser Verstärkung wird die Haltbarkeit der Karkasse und die Runderneuerbarkeit verbessert.

Nachschneid- und runderneuerbar

Der MICHELIN X[®] LINE ENERGY[™] Z3/D3 und der Z3 AS profitieren von Michelins technologischem Know-how bei Rollwiderstand, recycelten oder erneuerbaren Materialien und bei der Verringerung des ökologischen Fußabdrucks. Die Reifen sind nachschneid- und runderneuerbar mit MICHELIN REMIX und REMIX 2. Das REMIX 2-Verfahren macht ein dreimaliges Nachschneiden und ein zweifaches Runderneuern möglich. Dadurch verlängert sich die Lebensdauer der Reifen auf bis zu 375 Prozent³ im Vergleich zu einem Neureifen (100 Prozent), was die Kosten pro Kilometer um bis zu 33 Prozent senkt⁴. Dabei gelten für die REMIX-Reifen die gleichen Qualitätsstandards wie für neue MICHELIN Reifen in Bezug auf Leistung, Traktion und Grip.⁵

Auch in Sachen Ressourcenschonung setzt das REMIX-Verfahren Maßstäbe: Es verringert den ökologischen Fußabdruck der Reifen durch die Senkung der CO₂-Emissionen um bis zu 115 Kilogramm in Verbindung mit Materialeinsparungen.⁶

³ Kilometerleistung 375% = 100% Neureifen + 25% Nachschneiden Neureifen + 100% Runderneuerung + 25% Nachschneiden REMIX-Reifen + 100% Runderneuerung + 25% Nachschneiden REMIX 2-Reifen.

⁴ Die angegebene Kilometerleistung und Kosten dienen lediglich als ein Beispiel zur Veranschaulichung des PPK-Ansatzes (Preis Pro Kilometer).

⁵ Durch die erste Runderneuerung wird die ursprüngliche Laufleistung des Neureifens (exklusive Nachschneiden) um bis zu 100% erhöht. Die Gummimischung und das Profil der MICHELIN REMIX-Reifen sind weitgehend identisch mit denen der MICHELIN Neureifen. Die Reifen des MICHELIN REMIX-Sortiments werden zum großen Teil mit der gleichen Kochform und den gleichen Werkstoffen wie die Neureifen von MICHELIN hergestellt und sind daher, basierend auf internen Tests durch das Forschungs- und Entwicklungszentrum von Michelin und Kundenreferenzen, die seit 2015 in Europa gesammelt wurden, ebenso leistungsfähig.

⁶ Die genannte CO₂-Einsparung basiert auf einer Einsparung von Rohstoffen im Zusammenhang mit der Runderneuerung. Was die Materialeinsparung betrifft, so beträgt das Durchschnittsgewicht eines neuen MICHELIN Reifens 70 kg*. Das Gewicht des



PRODUKTE UND SERVICES

Für Speditionen und Lkw-Fuhrparks ist dies ein potenzieller Mehrwert, denn so können sie durch CO₂-Zertifikate für klimaneutrale Transporte ihren ökologischen Fußabdruck teilweise kompensieren.

Teils des Reifens, der im Rahmen der Runderneuerung wiederverwendet werden kann, beträgt im Durchschnitt 50 kg^{**}. Die CO₂-Belastung eines runderneuterten Reifens hängt mit der Materialersparnis zusammen. 50 kg eingesparte Rohstoffe entsprechen bei 2,3 kg CO₂ pro kg Rohstoffe^{***} einer Einsparung von 115 kg CO₂.

MICHELIN X[®] MULTI ENERGY™ 2: der Reifen für den schweren Nutzfahrzeugeinsatz

- Senkt die Gesamtbetriebskosten von Speditionen und Fuhrparks
- Verbessert den ökologischen Fußabdruck
- Bietet hohen Grip über die gesamte Lebensdauer des Reifens

Der MICHELIN X[®] MULTI ENERGY™ 2 ist eine Lkw-Reifengeneration, die Kraftstoffeinsparung mit hoher Kilometerleistung, Zuverlässigkeit und einer auf lange Nutzungsdauer ausgelegten Karkasse verbindet. Der Reifen ist speziell für Lkw und schwere Nutzfahrzeuge konzipiert und vielseitig einsetzbar. Mit der 3PMSF-Kennzeichnung eignet er sich für den ganzjährigen Verkehr auf Autobahnen, Bundes- und Landstraßen sowie für den gemischten Einsatz. Mit dem MICHELIN X[®] MULTI ENERGY™ 2 sind Kraftstoffeinsparungen von bis zu 1,2 Litern pro 100 Kilometer im Vergleich zum MICHELIN X[®] MULTI möglich. Das sind Kosteneinsparungen von bis zu 2.400 Euro pro Jahr und Lkw.¹

Für Flotten wirkt sich das nicht nur auf die Kraftstoffkosten aus. Der MICHELIN X[®] MULTI ENERGY™ 2 ist auf geringere Gesamtbetriebskosten über den gesamten Lebenszyklus ausgelegt. Dazu tragen der geringe Rollwiderstand, die hohe Laufleistung, die Möglichkeit zum Nachschneiden sowie die Runderneuerungsfähigkeit mit MICHELIN REMIX bei. So unterstützt der Reifen Flotten dabei, Wirtschaftlichkeit und Ressourcenschonung zu verbinden.

Die Reifen profitieren von Michelins technologischem Know-how bei Rollwiderstand, langlebiger Karkasse sowie recycelten und erneuerbaren Materialien. Damit tragen sie auch zu einer Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der gesamten Flotte bei. Ein weiteres Merkmal für professionelles Flottenmanagement ist der integrierte RFID-Chip in der Reifenflanke. Er erleichtert die eindeutige Identifikation des Reifens und unterstützt digitale Prozesse im Reifenmanagement.

Der Vielseitige für den gemischten Einsatz

Die MICHELIN X[®] MULTI ENERGY™ 2 Reifen für Lenk- und Antriebsachsen gibt es in den zwei wichtigsten Größen: 315/70 R 22.5 X[®] MULTI ENERGY™ Z2 & D2 sowie 315/80 R 22.5 X[®] MULTI ENERGY™ Z2 & D2.

- **Senkung CO₂-Emissionen:** Der MICHELIN X[®] MULTI ENERGY™ 2 produziert um bis zu 0,52 Tonnen weniger CO₂-Emissionen pro 100.000 Kilometer und Jahr im Vergleich zu Wettbewerbern.²

¹ 2.400 €/Jahr durch Kraftstoffeinsparungen: interne Studie basierend auf der Berechnung des TCO2-Tools (Vecto), 2024; Vergleich Sattelzug 315/70 R 22.5 MICHELIN X[®] Multi Energy™ Z2 & D2 + 385/55 R 22.5 MICHELIN X[®] Multi T2 mit Sattelzug 315/70 R 22.5 MICHELIN X[®] Multi Z & D + 385/55 R 22.5 MICHELIN X[®] Multi T2, voll beladen 40 t, Nutzung 50 % Fernverkehr / 50 % Regionalverkehr, 100 000 km/Jahr, Energiekosten: 2,2 €/l, im Durchschnitt des ersten Lebenszyklus, MICHELIN X[®] Multi Energy™ 2 vs MICHELIN X[®] Multi: 1,2 l/100 km weniger, Berechnung = (1,2 x 2,0) x (100 000/100) = 2.400 €/Jahr.

² Michelin ist die Nr. 1 bei der CO₂-Einsparung, X[®] Multi Energy™ 2, 0,52 Tonnen CO₂ (1) im Vergleich zum Durchschnitt der Wettbewerber. Interne Kraftstoffverbrauchstests von Michelin im Vergleich zu den Wettbewerbern. Gefahrene Strecke:

- **Traktion:** Im Neuzustand ist die Seitenhaftung des MICHELIN X[®] MULTI ENERGY[™] 2 um 5,06 Prozent höher, mit gefahrenen³ Reifen (bei 33 Prozent Restprofil) liegt sie um 5,67 Prozent höher als beim Vorgänger-Modell⁴.
- **Performance:** Der MICHELIN X[®] MULTI ENERGY[™] 2 bietet eine deutlich bessere Gesamtleistung im Vergleich zum MICHELIN X[®] MULTI ENERGY[™] – bei gleichzeitig hoher Laufleistung.

Die Reifengeneration unterstützt Expeditionen und Flotten außerdem bei der Umstellung auf emissionsarme Antriebe, insbesondere auf Elektro-Lkw. Gründe dafür sind der geringe Rollwiderstand und die für den schweren Nutzfahrzeugeinsatz ausgelegte Tragfähigkeit. Damit kann der Reifen helfen, Energieverbrauch und Emissionen auch in elektrifizierten Flotten zu senken.

Hightech an Bord

Die Lkw-Reifengeneration MICHELIN X[®] MULTI ENERGY[™] 2 hat eine robuste, leichte und flexible Karkasse. Basis dafür sind MICHELIN Technologien, die darüber hinaus eine hohe Kilometerleistung, Langlebigkeit und in Verbindung mit dem neuen Profildesign einen geringen Rollwiderstand ermöglichen.

- Die INFINICOIL-Technologie sorgt für einen stabilen Gürtelaufbau: Ein endlos gewickeltes Stahlseil (je nach Dimension bis zu 400 Meter lang) im Gürtel des Reifens erhöht dessen Festigkeit und sorgt für eine optimierte Bodenaufstandsfläche über die gesamte Lebensdauer. Dadurch erhöht sich die Laufleistung, der Kraftstoffverbrauch sinkt dank eines geringeren Rollwiderstands.
- Die POWERCOIL-Technologie verwendet eine neue Generation von hochfesten feinen Drahtseilen in der Karkasse. Diese machen den Reifen

53.999 km auf einer offenen Mautstraße in Südspanien. April – Juli 2024 unter Aufsicht der Dekra (Bericht 23CPA11-239 Sorbas).

³ Gefahren[®] bedeutet mechanisch abgeschliffen gemäß den Standards der American Society for Testing and Materials (ASTM) F 1046 - 01 (2008).

⁴ Interne MICHELIN-Studie, durchgeführt im MICHELIN TECHNOLOGY CENTER Ladoux (Frankreich) im Mai 2024 unter Dekra-Aufsicht (Bericht 23CPA11-239 verfügbar hier: <https://business.michelin.de/reduzieren-sie-ihre-kosten-und-ihren-okologischen-fussabdruck-dank-der-neuen-michelin-reifen>). Kreisbahn mit 110 Meter Durchmesser auf nasser Fahrbahn, Wasserhöhe 2,5mm, mit drei identischen Volvo FM12-Lkw voll beladen (19 Tonnen), ausgestattet mit 315/70R22.5-Reifen im neuen und gefahrenen Zustand bei gleichem Abnutzungsgrad (ca. 5mm) mit identischem Druck (vorne 8,5 bar; hinten: 7,5 bar). MICHELIN X[®] Multi Energy[™] Z2 & D2 im Vergleich zu folgenden Konkurrenzprodukten: Continental EcoRegional HS3+ & HD3+. Bridgestone Duravis R-Steer 002 & Duravis R-Drive 002, Goodyear FUELMAX S Endurance & FUELMAX D Endurance und Hankook Smartflex AL51 & DL51.

Rundenzeit in Sekunden mit neuen Reifen: MICHELIN X[®] Multi Energy[™] Z2 & X[®] Multi Energy[™] D2 in 36,5 Sekunden, BRIDGESTONE Duravis R Steer 002 & Duravis R-Drive 002 in 37,3 Sekunden, GOODYEAR FUELMAX S ENDURANCE & FUELMAX D Endurance in 38,2 Sekunden, CONTINENTAL EcoRegional HS3+ & EcoRegional HD3+ in 39 Sekunden und HANKOOK Smartflex AL51 & Smartflex DL51 in 39,1 Sekunden, der Durchschnitt der Wettbewerbsreifen liegt damit bei 38,4 Sekunden. MICHELIN ist somit 5% schneller.

Rundenzeiten mit gefahrenen Reifen: MICHELIN X[®] Multi Energy[™] Z2 & X[®] Multi Energy[™] D2 in 37,9 Sekunden, BRIDGESTONE Duravis R Steer 002 & Duravis R-Drive 002 in 41,1 Sekunden, GOODYEAR FUELMAX S ENDURANCE & FUELMAX D Endurance in 42,2 Sekunden, CONTINENTAL EcoRegional HS3+ & EcoRegional HD3+ in 41,8 Sekunden und HANKOOK Smartflex AL51 & Smartflex DL51 in 41,5 Sekunden, der Durchschnitt der Wettbewerbsreifen bei 41,6 Sekunden liegt. MICHELIN ist somit 10% schneller.

Die tatsächlichen Ergebnisse können unter realen Bedingungen je nach Straßen- und/oder Wetterbedingungen variieren.

widerstandsfähig gegen Verformungen sowie Beschädigungen und senken den Rollwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch.

- Die REGENION-Technologie ermöglicht selbstregenerierende Profilblöcke, die während der gesamten Lebensdauer des Reifens Grip bieten. Im Laufe der Reifenlebensdauer entstehen neue Rillen für verbesserte Mobilität. REGENION bewirkt eine geringe Verformung der Lauffläche, einen niedrigen Rollwiderstand und dadurch geringen Kraftstoffverbrauch.
- Die DURACOIL-Technologie trägt zu einer längeren Lebensdauer der Karkasse bei, indem sie den Übergang zwischen Reifen und Rad verbessert. Während des Einsatzes schützt hochwertiges Nylon den Wulstbereich und bietet verbesserte Stabilität für die Wulstspitze. Mit dieser Verstärkung wird die Beständigkeit der Karkasse und die Runderneuerbarkeit verbessert.

Mehr Überblick, weniger Stillstand: MICHELIN Connected Fleet vernetzt das Flottenmanagement

- Eine Plattform: MICHELIN Connected Fleet bündelt Fahrzeug-, Fahrer*innen- und Einsatzdaten in einem System
- Hebel für Fuhrparks: Die Lösung hilft, Kosten zu senken, Touren besser zu steuern und Ausfälle früher zu erkennen
- Mehr als Software: Michelin kombiniert digitale Werkzeuge mit Service, Schulung, Schnittstellen, Reifenmanagement und Pannenhilfe vor Ort

In MICHELIN Connected Fleet bündelt Michelin seine vernetzten Fuhrpark- und Flottenmanagement-Lösungen. Das Angebot richtet sich an Speditionen, Fuhrparkbetreiber*innen und Transporter-Flotten. Ziel ist, den Flottenbetrieb transparenter, effizienter, sicherer und planbarer zu machen. Unterstützt wird die Flottenmanagement-Lösungen durch einen KI-Assistenten in der Webplattform MyConnectedFleet. Er erlaubt es Flottenmanager*innen, Fragen in natürlicher Sprache zu stellen, etwa zu Kraftstoffkosten, Fahrzeugverfügbarkeit, Wartungsbedarf oder zur Leistung einzelner Fahrer*innen. Der KI-Assistent erstellt daraus Auswertungen, Berichte und Visualisierungen auf Basis der vorhandenen Daten. Das spart Zeit und erleichtert auch komplexe Abfragen. Weil die MyConnectedFleet-Plattform ein geschlossenes System ist, bleibt die Vertraulichkeit der Daten gewahrt.

Plattform für den Flottenalltag

MICHELIN Connected Fleet stellt Tools und Informationen zur Verfügung, um jederzeit den Fuhrpark im Blick zu haben und mit Smart Reports die tägliche Flottenleistung zu steigern. Ziel ist es, Flottenmanager*innen dabei zu unterstützen, ihr Geschäft mit Leistungsanalysen zu optimieren: Diese basieren auf intelligenten Daten und Tools, schaffen mehr Transparenz und führen zu besseren Entscheidungsgrundlagen. Das kann den Betrieb kostengünstiger, sicherer, vorhersehbarer und nachhaltiger gestalten. Dazu kommen Installation, Einrichtung, Benutzerschulung, API-Anbindung, Support und ein Pannenservice vor Ort. Damit positioniert sich das Angebot nicht nur als Software, sondern als betreute Lösung für den Flottenalltag.

Kosten senken, Ausfälle vermeiden

Ein zentraler Baustein ist die Kostenkontrolle. Die Plattform analysiert das Fahrverhalten, überwacht den Fahrzeugzustand und meldet Wartungsbedarf oder Störungen. Flottenbetreiber*innen sehen in Echtzeit, wenn Fahrer*innen stark bremsen, abrupt beschleunigen oder Tempolimits überschreiten. Daraus lassen sich gezielte Schulungen ableiten. Gleichzeitig liefert das System Fehlercodes sowie, je nach Ausstattung, Daten zu Reifendruck und Reifentemperatur. Das hilft, Reparaturkosten, ungeplante Standzeiten sowie den Kraftstoffverbrauch um bis zu 5,9 Prozent zu senken. Bei einer Fahrleistung von 180.000 Kilometern sind das

mehr als 6.000 Euro pro Jahr und Fahrzeug.¹ Das ist nicht nur wirtschaftlich ein gewichtiges Argument, sondern trägt auch zur Verbesserung der Umweltbilanz bei: Mehr als sieben Tonnen CO₂ pro Fahrzeug und Jahr kann der Einsatz der Lösungen von Michelin einsparen.²

Mehr Produktivität in der Disposition

Auch in der Disposition bringt die Plattform Vorteile. GPS-Ortung, Auftragsmanagement und Tourenplanungen laufen in einer Oberfläche zusammen. Disponent*innen sehen, wo Fahrzeuge stehen, welches Fahrzeug zu welchem Auftrag passt und wie sich Touren unter Berücksichtigung der Rest-Lenkzeiten steuern lassen. Verzögerungen fallen früher auf. Ankunftszeiten lassen sich schneller kommunizieren. Einsatzpläne können auf Basis laufender Auswertungen angepasst werden. So lassen sich Ausfallzeiten um bis zu acht Prozent senken.

Mehr Sicherheit für Fahrer*innen und Fahrzeug

Gleichzeitig erhöht MICHELIN Connected Fleet die Verkehrssicherheit, weil die Systeme wertvolle Rückmeldungen zum Fahrverhalten liefern. Laut einer Datenanalyse von Kundenprojekten und Fallstudien der vergangenen Jahre führt dies durchschnittlich zu 23 Prozent weniger Verkehrsunfällen aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen und starkem Beschleunigen oder Abbremsen.³ So lassen sich im Gegenzug die Versicherungskosten für die gesamte Flotte um rund 40 Prozent senken.³

Kühlkette im Blick

Für temperaturgeführte Transporte bietet MICHELIN Connected Fleet zudem eine vernetzte Temperaturüberwachung. Unternehmen können Kühlfahrzeuge und einzelne Temperaturzonen in Echtzeit verfolgen. Bei Abweichungen schlägt das System Alarm. Zugleich dokumentiert es die Einhaltung der Kühlkette. Das ist vor allem bei Lebensmitteln, Pharmazeutika und anderen sensiblen Gütern relevant.

Elektrifizierung datenbasiert planen

Ein weiteres Feld ist die Elektrifizierung. MICHELIN Connected Fleet wertet vorhandene Fahrdaten aus und zeigt, welche Fahrzeuge sich für den Umstieg auf Elektroantrieb eignen. Im laufenden Betrieb liefert die Plattform Daten zu Batteriestand, Reichweite, Ladeverhalten und Ladeaktivitäten. Auch Informationen zu öffentlichen Ladepunkten fließen ein. So lässt sich der Wechsel zu einer gemischten oder vollelektrischen Flotte fundierter planen.

¹ Interne Berechnung auf Basis eines regulären Verbrauchs von 30 Liter/100 Kilometer und eines Dieselpreises von 2,00 Euro/Liter.

² Interne Berechnung auf Basis eines regulären Verbrauchs von 30 Liter/100 Kilometer und einer Ersparnis von rund 5,9 %.

³ MICHELIN Connected Fleet Daten: Durchschnitt der Daten aus bisher durchgeführten Kundenpiloten und Fallstudien in Europa, Zeitraum: 2020-2022.

Schnell, einfach, zuverlässig: KI-Assistent von MICHELIN Connected Fleet macht Flottenmanagement effizienter

Die KI ist ein sehr leistungsfähiges Tool: Sie kann schnell und exakt Antworten liefern, riesige Datenmengen analysieren und grafisch aufbereiten. Genau diese Eigenschaften nutzt Michelin für seine Flottenmanagement-Webplattform MyConnectedFleet. Speditionen und Flottenbetreiber*innen können dem unter realen Bedingungen getesteten MICHELIN KI-Assistenten komplexe Auswertungs- und Analyseaufgaben oder auch nur einfache Fragen stellen – und bekommen in Sekundenschnelle eine Antwort. Das können Fragen sein wie: „Welcher Fahrer ist diesen Monat am kraftstoffeffizientesten gefahren? Erstelle einen Bericht.“; „Bei welchem Lkw der Flotte müssen die Reifen gewartet werden?“; „Wie viele Fahrzeuge sind derzeit nicht in Betrieb?“ oder „Wie hoch sind die Kraftstoffkosten in diesem Monat?“.

Praxiserprobt

Weil die MyConnectedFleet-Plattform ein geschlossenes System ist, bleibt die Vertraulichkeit der Daten gewahrt. „Der KI-Assistent ist die natürliche Weiterentwicklung unserer DNA. Denn unser Ziel ist es immer, die Nutzer*innen bestmöglich zu unterstützen. Genau darauf zählt unser KI-Assistent ein. Wir haben ihn gemeinsam mit einigen unserer größten Kund*innen entwickelt und bieten damit nun eine intuitivere Möglichkeit, mit Fahrzeugnutzungsdaten zu arbeiten. Fuhrparkmanager*innen können sich so verstärkt auf strategische, wertschöpfende Aufgaben konzentrieren“, erklärt Sophie Foucque, CEO von MICHELIN Connected Fleet für Europa, Afrika und Australien.

Der KI-Assistent wird so zum echten Partner für Flottenmanager*innen und liefert Einblicke in Kraftstoffverbrauch, Fahrverhalten und Fahrdaten. Das spart Zeit, vereinfacht Abläufe und ermöglicht schnellere, datengestützte Entscheidungen. Basierend auf dem Feedback der Kund*innen werden der Lösung nach und nach neue Funktionen hinzugefügt.

Die wichtigsten Vorteile des MICHELIN KI-Assistenten sind:

- Schnelle Antworten auf kurze Fragen zu Zuverlässigkeit oder Kosten
- Erstellung von Berichten und Visualisierungen auf komplexere Anfragen für das Erkennen von Entwicklungen und Trends
- Auswertungen auf Basis von Echtzeitdaten
- Direkter Zugriff über das MyConnectedFleet-Webportal

Löst gezielt praktische Probleme

78 Prozent der Flottenmanager*innen erwarten, dass KI die Branche verändert.¹ Der KI-Assistent von MICHELIN Connected Fleet bündelt das Wissen aus 130 Jahren Erfahrung in der Mobilität und 30 Jahren in der Datenwissenschaft.

Er lässt sich auch mit anderen Lösungen kombinieren – etwa mit intelligenten Kameras an Bord, Technik, die den Reifenverschleiß automatisch überprüft oder mit Systemen, die bei zu geringem Reifendruck warnen. So löst der Assistent im Zeitalter der künstlichen Intelligenz gezielt praktische Probleme von Flottenmanager*innen.

Der MICHELIN KI-Assistent steht derzeit Kund*innen von MICHELIN Connected Fleet in Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Schweden, Spanien und USA zur Verfügung.

¹ Quelle: MICHELIN Connected Fleet MarketPulse-Umfrage unter mehr als 400 Flottenbetreibern in Frankreich und Großbritannien, März 2025.

Immer auf der richtigen Route unterwegs: Michelin integriert GPS-System in Truckfly

- GPS-System wird kontinuierlich aktualisiert und berücksichtigt spezifische Merkmale der Fahrzeuge
- Spezialisierte Jobplattform in der App verbindet Arbeitgeber*innen und Arbeitnehmer*innen
- Integration der Standorte des Vereins DocStop für Europäer e.V.

Truckfly by Michelin ist weit mehr als ein Navigationssystem: Es fördert die betriebliche Effizienz und ist ein Werkzeug zur Risikominderung, Leistungssteigerung und Mitarbeiterzufriedenheit. Nun hat Michelin die kostenlose App Truckfly um ein GPS-System erweitert, das speziell auf die Bedürfnisse von Lkw-Fahrer*innen ausgerichtet ist. Zu den Funktionen gehören etwa Auswahl des Abfahrtorts, Routen mit mehreren Zwischenstopps, Mautpreise, Schätzungen der Kraftstoffkosten oder verspätete Ankunftszeit. Die Navigationsfunktion ist in der Smartphone-App verfügbar und bietet einige Vorteile gegenüber bordeigenen GPS-Systemen – etwa kontinuierliche Aktualisierungen, keine Wartungskosten oder Updates, die zu Stillstandzeiten führen können. Mehr noch: Truckfly passt die Navigation an die spezifischen Merkmale der Fahrzeuge an: Die App berücksichtigt Länge, Höhe, Gewicht oder den Transport gefährlicher Güter bei der Routenplanung. So werden Durch- und Überfahrtsverbote oder für spezielle Ladungen gesperrte Gebiete, zu niedrige Brücken oder sonstige Störungen auf der Route umfahren. Die Fahrer*innen können die spezifischen Merkmale von Lkw und Ladung präzise in der App einstellen – für einen sicheren Transport in Übereinstimmung mit den jeweiligen landesspezifischen Verkehrsvorschriften.

„Laut unseren Untersuchungen nutzen mehr als 86 Prozent der Lkw-Fahrer*innen Navigationsgeräte, die nicht für ihren Zweck geeignet sind. Denn diese Geräte wurden ursprünglich für leichte Nutzfahrzeuge entwickelt, was zu Navigationsfehlern, Sicherheitsrisiken und wirtschaftlichen Verlusten führt“, sagt Clément Faure, Chief Marketing Officer, Truckfly by Michelin.

Strategisches Tool für Speditionen

Eine weitere Funktion ist die spezialisierte Jobplattform innerhalb der App, die Fahrer*innen, Arbeitgeber*innen und Jobvermittler*innen miteinander verbindet. Unternehmen können ihre Stellenangebote direkt in der App veröffentlichen und auf eine Datenbank mit mehr als 12.000 aktiven Profilen zugreifen. So können Speditionen ihre Arbeitgebermarke einer engagierten Community präsentieren. Mit den auf die Lkw-Lenker*innen zugeschnittenen Funktionen ist Truckfly by Michelin in Europa eine digitale Referenzlösung und unterstreicht die führende Position der Michelin Gruppe bei Mobilität und Innovation.

Für die Held*innen der Straße

Die App Truckfly by Michelin ist seit 2015 auf dem Markt. Sie liefert zahlreiche relevante Informationen für die tägliche Arbeit von Berufskraftfahrer*innen. Dazu gehören etwa die besten Tank-, Essens-, Park- und Rastplätze, aber auch Lkw-Wasch- und -Servicemöglichkeiten sowie Ladebedingungen bei Logistik-Hubs. Ein weiteres wichtiges Feature der App ist die Integration der Standorte des Vereins DocStop für Europäer e.V. Dieser setzt sich für eine möglichst gezielte und leicht umzusetzende medizinische Versorgung auf den Fahrtwegen ein.

Das Truckfly-Team aktualisiert die Daten täglich, um den Fahrer*innen so viel Unterstützung wie möglich zu bieten. So leitet Truckfly die von Restaurant-, Raststätten- oder Tankstellenbetreibern, Empfehlungen der Fahrer*innen und veröffentlichten Informationen aus sozialen Netzwerken weiter, damit sie in der gesamten Community geteilt werden können. Auch sind die Betreiber aufgefordert, ihre Daten auf der Website truckfly.com regelmäßig zu aktualisieren. Truckfly hat aktuell mehr als 700.000 Nutzer*innen, ist bereits in 44 europäischen Ländern und in 21 Sprachen verfügbar und hat derzeit 135.000 von Trucker*innen bewertete Standorte.

Profildiagnose: MICHELIN QuickScan automatisiert die Reifeninspektion

- Schnelle und präzise Reifenprofil-Diagnose
- Einfacher Einbau ohne elektrische Anschlüsse
- Analyse und Verarbeitung der Daten mittels Algorithmen auf Basis künstlicher Intelligenz

Für Transportunternehmen ist die Reifenwartung ein wichtiges Thema, um die Verfügbarkeit der Flotte durch einen planbaren Reifenservice zu verbessern und den Kraftstoffverbrauch zu senken. Aber auch die Sicherheit der Lkw-Fahrer*innen und anderer Verkehrsteilnehmer*innen stehen dabei im Fokus. Mit MICHELIN QuickScan haben Transportunternehmer eine Lösung für die schnelle und präzise Reifenprofil-Diagnose – ohne manuelles Messen und für eine 100-prozentige Transparenz über die gesamte Flotte. QuickScan liefert die Ergebnisse zur Reifenprofiltiefe in Sekundenschnelle.

Volle Reifen-Transparenz über die gesamte Flotte

Die automatisierte Lösung arbeitet mit Hilfe eines magnetischen Scanners, der beim Überfahren die Profiltiefe ermittelt. Das vereinfacht und optimiert die Reifenwartung. Nutzer*innen profitieren zudem von niedrigeren Treibstoffkosten und geringeren Ausgaben für Reifen, da QuickScan die Profiltiefe der Flotte transparent macht und so eine optimale Ausnutzung des Reifenpotenzials ermöglicht. Die Transparenz – unterstützt durch Berichte zur vorausschauenden Wartung – führt außerdem zu mehr Effizienz aufgrund besserer Fahrzeugverfügbarkeit beziehungsweise kürzeren Standzeiten. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist auch die verbesserte Einhaltung der verschiedenen Straßenverkehrsordnungen zu allen Jahreszeiten in ganz Europa und mehr Sicherheit für Fahrer*innen und Güter.

Universal einsetzbar

MICHELIN QuickScan arbeitet mit Hilfe eines Straßenoberflächenscanners. Dessen einmalige Installation auf der Fahrbahn ist einfach und in einem halben Arbeitstag erledigt. Für den Einbau des Scanners werden keine elektrischen Anschlüsse benötigt, da er batteriebetrieben ist.

Der Scanner misst die Profiltiefe des Reifens während der Überfahrt und ermittelt so den Verschleiß der Reifen. Die Daten werden von einem vorher am Fahrzeuggestell angebrachten RFID-Chip erfasst, an einen Empfänger in der Nähe des Scanners übertragen, dem registrierten Fahrzeug zugeordnet und dann in einer von Michelin patentierten Cloud gespeichert. Dort werden die Daten mittels Algorithmen auf Basis künstlicher Intelligenz analysiert und verarbeitet, um sie, beispielsweise bei einer zu geringen Profiltiefe, in Form einer Warnung (per SMS, WhatsApp oder E-Mail) an den Transportunternehmer weiterzugeben, die auf die dringend durchzuführende Wartung hinweist. MICHELIN QuickScan kann aber



PRODUKTE UND SERVICES

auch Berichte generieren, die eine vorausschauende Wartung (Predictive Maintenance) mit Vorschlägen für die gesamte Flotte möglich macht.

Das exklusiv von Michelin entwickelte System funktioniert bei allen Witterungsbedingungen (Regen, Schnee, Schlamm) und ist für alle Arten von Lastkraftwagen (Sattelzüge, Auflieger, Motorwagen), Niederflurbussen, Reisebussen und für alle Reifenmarken geeignet.



PRODUKTE UND SERVICES

Weitere News und Bildmaterial finden Sie auf news.michelin.de.

Über Michelin

Michelin hat den Anspruch, ein weltweit führendes Unternehmen für Verbundwerkstoffe und Innovationen zu werden. Als Pionier bei der Entwicklung von technischen Materialien und mit mehr als 130 Jahren Erfahrung ist die Michelin Gruppe in einer exzellenten Position, um einen entscheidenden Beitrag zum Fortschritt und einer nachhaltigeren Welt zu schaffen.

Basierend auf seinem Know-how bei Polymer-Verbundwerkstoffen entwickelt Michelin Innovationen für hochwertige Reifen und Komponenten in unterschiedlichen Anwendungsbereichen wie Mobilität, Bauwesen, Luftfahrt, emissionsarme Energien oder Gesundheitswesen.

Mit Sorgfalt und fundiertem Wissen ermöglicht Michelin seinen Kunden einzigartige Erlebnisse. Diese reichen von der Bereitstellung daten- und KI-gestützter vernetzter Lösungen für gewerbliche Fuhrparks bis hin zu herausragenden Restaurants und Hotels, empfohlen vom MICHELIN Guide.

Das Unternehmen mit Hauptsitz im französischen Clermont-Ferrand ist in 175 Ländern präsent und beschäftigt weltweit 122.600 Mitarbeiter*innen. (www.michelin.com)

Ansprechpartner:

Jakob Sänger

Press Officer DACH

+49 (0) 174 609 5630

jakob.saenger@michelin.com

MICHELIN EUROPA NORD

 The Squire 17, Am Flughafen, 60549 Frankfurt

 news.michelin.de
