



Presse-Information

25. September 2014

ADAC Winterreifentest 2014

Methodik, Gewichtung, Testdurchführung und Qualitätssicherung

Für den ADAC Winterreifentest 2014, der zusammen mit der Stiftung Warentest durchgeführt wird, wurden insgesamt 28 Winter- und vier Ganzjahresreifenmodelle in den zwei verkaufstärksten Dimensionen (Reifengrößen) geprüft. Zusätzlich zu den vom ADAC gekauften Testreifen hat die Stiftung Warentest das gesamte Testfeld anonym nachgekauft, um sicherzustellen, dass die am Markt erhältlichen Reifen der Qualität der Testreifen entsprechen. Resultat: Es gibt qualitativ keine Unterschiede zwischen den vom ADAC und von der Stiftung Warentest eingekauften Produkten. Getestet wurde in der für die untere Mittelklasse geeigneten Dimension 195/65 R15T (14 Winterreifen- und 4 Ganzjahresreifenmodelle) sowie in der Kleinwagen-Dimension 175/65 R14T (14 Winterreifenmodelle).

Methodik: Jährlich werden Winterreifen in zwei Reifendimensionen getestet. Die Eigenschaften von Reifen haben einen wichtigen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Außerdem spielen Reifen auch eine Rolle bei den Betriebskosten eines Autos. Der ADAC Reifentest berücksichtigt wichtige Kaufkriterien wie das Fahr- und Bremsverhalten der Pneu auf nasser und trockener Fahrbahn, bei winterlichen Straßenverhältnissen, bei Aquaplaning sowie hinsichtlich des Geräuschpegels, des Kraftstoffverbrauchs, der Höchstgeschwindigkeit und des Verschleißes.

Testdurchführung: Die Durchführung des Tests findet auch auf Geländen von Herstellern statt. Dies hat vor allem zwei Gründe: Zum einen ist der Arbeitsschutz wichtig, da auf den Geländen ideale Voraussetzungen für die Tester gegeben sind. Zum Beispiel gibt es bei den Aquaplaningtests eine Sicherheits-Führungsschiene für das Fahrzeug, die auch bei einer Fehlreaktion des Testfahrers ein unkontrolliertes Ausbrechen des Fahrzeuges verhindert. Zum anderen entspricht der Asphalt auf den Testgeländen den in der EU-Verordnung (ECE-R 117) vorgeschriebenen Beschaffenheiten, was eine Vergleichbarkeit der Testergebnisse garantiert. Der eigentliche Test wird ausschließlich von ADAC Mitarbeitern und mit ADAC Equipment durchgeführt. So ist die Messtechnik in ADAC Fahrzeugen verbaut, die Hersteller haben hier keinerlei Zugriff. Die Testreifen sind permanent unter Verschluss, werden nur zum Test auf das Fahrzeug aufgezogen. Der Testfahrer weiß nicht, welchen Reifensatz er testet, da alle Modelle mit Zahlencodes verschlüsselt sind. Allein der Projekt-

ADAC Pressestelle
Hansastraße 19
80686 München

Tel.: (089) 7676-0
presse@adac.de
www.presse.adac.de

Leitung Pressestelle
Christian Garrels

leiter führt diese Zahlencodes nach Beendigung der Testreihe mit den Produktnamen zusammen. Die Nutzung von Herstellergeländen hat keinerlei Einfluss auf die Testergebnisse, da beispielsweise Reifen von Continental, auf deren Firmengelände der ADAC die Tests auf nasser Fahrbahn durchführt, nicht immer beste Noten in dieser Kategorie erzielt haben.

Gewichtung: Trockene Fahrbahn (15 Prozent/ 3 Prüfkriterien), nasse Fahrbahn (30 Prozent/ 5 Prüfkriterien), schneebedeckte Fahrbahn (20 Prozent/ 3 Prüfkriterien), vereiste Fahrbahn (10 Prozent/ 2 Prüfkriterien), Geräusch (5 Prozent/ 2 Prüfkriterien), Schnelllaufzeit („bestanden“, „bedingt bestanden“, „nicht bestanden/ 1 Prüfkriterium), Kraftstoffverbrauch (10 Prozent/ 1 Prüfkriterium), Verschleiß (10 Prozent/ 1 Prüfkriterium). Viele Reifeneigenschaften sind nicht gleichzeitig und schon gar nicht exakt „gleich gut“ in einem Produkt realisierbar. Sie führen daher zu einem Zielkonflikt. So steht zum Beispiel ein guter Nassgriff im Konflikt mit der Abriebfestigkeit, oder die Fahrleistung auf trockener Fahrbahn mit der Fahrleistung auf schneebedeckten Straßen. Da ein guter Reifen ausgewogen sein muss, schlagen Schwächen in den Hauptkriterien auf das Gesamturteil durch. Einzelkriterien haben nur einen direkten Einfluss, wenn sie mit „mangelhaft“ (4,6-5,5) bewertet werden. Bei der Auswertung der Ergebnisse des ADAC Reifentests wird besonders auf die Ausgewogenheit des Reifens geachtet. Damit soll sichergestellt werden, dass nur Reifen ein gutes Urteil erreichen, die in allen Kriterien bestimmte, durchaus anspruchsvolle Mindestanforderungen erfüllen. Denn: Dem Autofahrer nutzen Reifen mit hervorragenden Einzeleigenschaften wenig, wenn diese Reifen gleichzeitig in anderen Kriterien relevante Schwächen aufweisen. Ein Sonderfall sind die Ganzjahresreifen: Um dem Einsatz der Ganzjahresreifen gerecht zu werden, wurden z.B. die Tests auf trockener Fahrbahn im Juni/Juli im Vergleich zu Sommerreifen durchgeführt oder der Verschleißtest zur Hälfte im März/April und zur Hälfte im Mai/Juni gefahren. Winterreifen würden bei sommerlichen 30°C im Juni/Juli im Vergleich auf trockener Fahrbahn ebenso schwach bewertet werden und stellen daher keine Alternative im Sommer dar.

Qualitätssicherung: Das Testkonsortium entscheidet über die Produkte und die Testmethodik. Dieses Konsortium besteht aus den europäischen Automobilclubs und Verbraucherschutzorganisationen (Stiftung Warentest und ihre Partner). Die Reifenhersteller sind nicht in diesem Konsortium. Die zu testenden Reifendimensionen werden im Konsortium diskutiert und festgelegt. Dabei spielen Kriterien wie Marktstärke oder Aktualität eine wichtige Rolle. Die Entscheidung fällt mit Mehrheitsbeschluss aller anwesenden Testpartner. Die Testmethoden basieren auf einer

über 40jährigen Erfahrung des ADAC im Dienste der Sicherheit. Für Anpassungen in der Testmethodik gibt es eine langfristige Zeitplanung, die ebenfalls bei jedem Meeting vorgestellt und besprochen wird. Auch hier entscheiden alle anwesenden Testpartner gemeinsam. Durch einen dreistufigen Einkaufsprozess an verschiedenen Orten und einem Qualitätsmanagement wird sichergestellt, dass die getesteten Reifen dem Serienstand entsprechen. Es werden insgesamt 28 Reifen pro Modell im öffentlichen Handel eingekauft, 24 davon haben wir vor Testbeginn bei mehreren, verschiedenen Händlern eingekauft. Im späteren Testverlauf kauften wir bei weiteren Händlern noch einen weiteren Satz von vier Reifen, um sicher zu stellen, dass die Qualität der Serie entspricht. Bestehen nur geringste Zweifel, werden weitere Reifen verdeckt gekauft und Zusatztests durchgeführt. In einem dritten Einkaufsschritt werden zusätzlich Stichproben kurz vor Veröffentlichung gekauft und in den entscheidenden aussagekräftigen Kriterien nachgetestet. Wären Reifen gesondert gefertigt, wäre das auch hier sichtbar und sie würden spätestens dann aus dem Test genommen und die Ungereimtheiten öffentlich gemacht.

Für den Reifentest gibt es einen Fachbeirat, in dem neben Experten aus Universitäten, Forschungseinrichtungen und weiteren Organisationen auch Hersteller anwesend sind. Dieser Fachbeirat wird von der Stiftung Warentest eingeladen. Hier werden das prinzipielle Testdesign und Kriterien vorgestellt. Ziel ist es, sich zum aktuellen Stand der Technik (Produktentwicklungen) und zu aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen auszutauschen. Der Fachbeirat, der einmal jährlich tagt, erhält keinerlei Informationen zu den Testprodukten, z.B. welche Dimensionen überprüft werden.

Zur Qualitätssicherung werden sowohl Subjektiv- als auch Objektivbewertungen mehrfach und unabhängig voneinander durch unterschiedliche Testfahrer durchgeführt. Die Testfahrer stimmen sich regelmäßig in diversen Trainings untereinander und mit anderen Experten ab. Sämtliche Bewertungsmaßstäbe und Prüfmethoden werden durch Diskussionen mit weiteren Testpartnern (Stiftung Warentest, ÖAMTC, TCS) abgesichert. Zusätzlich wird die Messmethodik durch jährliche Fachbeiräte der Stiftung Warentest mit Vertretern aus der Reifenindustrie besprochen. Vor Veröffentlichung des Tests wird jeder teilnehmende Reifenhersteller über die Ergebnisse seiner Produkte in Relation zum verwendeten und benannten Kontrollreifen informiert.

Übersicht der Prüf- und Qualitätssicherungsverfahren im Rahmen des Tests

- Reifenprüfung basierend auf DIN 78 051
- Anonymisierung der Testmuster
- Lasermessungen der Profiltiefe

- Mehrfachbewertungen durch unabhängige Testfahrer
- Korrektur der temperaturbedingten Streckeneinflüsse durch Referenzreifen
- Mathematische Fehlerbetrachtungen
- Plausibilitätsprüfung von Mehrfachtests
- Fahrversuche auf regelkonformen Asphalt (ECE-R 117)
- Geräuschemessung nach ISO 362
- Schnelllauftest durch MPA-Darmstadt

Vorgehensweise und Angemessenheit der Testverfahren wurden durch den vereidigten Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. Günter Willmerding im Jahr 2011 bestätigt.

Pressekontakt:

Dr. Bettina Hierath

Tel.: (089) 7676-2466

bettina.hierath@adac.de

Diese Presseinformation finden Sie online unter presse.adac.de. Folgen Sie uns auch unter twitter.com/adacpresse.