

25. September 2014

ADAC Winterreifentest 2014: Mit 877 Reifen 13-mal die Erde umrundet

Interview mit Daniel Bott, Projektleiter ADAC Winterreifentest 2014

Vor mehr als 40 Jahren hat der ADAC mit der Prüfung von Reifenmodellen begonnen. Seit mehr als zehn Jahren ist Daniel Bott (38) als Projektleiter des Reifentests das ganze Jahr über nur mit Sommer- und Winterpneus beschäftigt. Für den aktuellen Test hat er bereits vor einem Jahr mit den Planungen begonnen, über 500 000 Testkilometer und 877 getestete Reifen liegen nun hinter dem ADAC Experten und seinem Team. Am Ende sind die Ergebnisse von 28 Winter- und vier Ganzjahresreifen in der Veröffentlichung.

Was sind die wichtigsten Erkenntnisse, die Sie aus dem Test gewonnen haben?

Daniel Bott: „Wir haben in diesem Jahr nicht allzu viele ‚gute‘ Reifen gesehen - obwohl wir die meist verkauften Dimensionen getestet haben. Das Feld der befriedigenden Reifen und dennoch empfehlenswerten Pneus ist groß, es bleibt also weiterhin noch Luft nach oben. Und es war ein besonderer Test. Die Wetterkapriolen haben auch uns nicht verschont. Durch Schneemangel mussten wir zweimal unterbrechen und schließlich mit dem ganzen Trupp bis nach Finnland fahren, um akzeptable Bedingungen zu finden - wir sind ja die einzigen, die alle Modelle auf Eis testen. Wir haben insgesamt 877 Reifen, seit 2011 auch erstmals wieder Ganzjahresreifen getestet.“

Warum gibt es so viele Kriterien – reicht nicht die Wertung auf Schnee und Eis?

Bott: „Nein, ein guter Reifen muss ausgewogen sein, es schneit im Winter auch nicht jeden Tag. Gute Reifen müssen auch auf nasser und trockener Fahrbahn überzeugen. Das sind hohe Anforderungen. Nur wer in allen Kategorien punkten kann, ist ein wirklich sicherer Reifen. Das wichtigste Kriterium für die Sicherheit bleibt aber Nässe und wer hier versagt, wird er in der Gesamtnote abgewertet. Unsere Tabellen sollten so gelesen werden: Autofahrer, die ohne große Gedanken im Winter sicher unterwegs sein wollen, wählen einen Reifen aus der Gruppe der ‚Guten‘, einen klassischen Testsieger gibt es bei uns nicht. Auch die Pneus mit der Note ‚befriedigend‘ sind empfehlenswert, wer wenig fährt, kann guten Gewissens auch einen Reifen mit schlechteren Verschleißwerten nehmen, wer ohnehin bei Schnee nicht ins Auto steigt, kann in dieser Kategorie Kompromisse machen.“

ADAC Pressestelle
Hansastraße 19
80686 München

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

Leitung Pressestelle
Christian Garrels

Warum ist Nässe für den ADAC so entscheidend?

Bott: „Während Autofahrer bei Schnee und Eis eher vorsichtig fahren, sind sich nur wenige der Gefahr auf nasser Fahrbahn bewusst: Mit den heutigen guten Wischern ist die Sicht völlig frei, moderne Karosserien dämpfen die Regengeräusche und so wird die Geschwindigkeit oft nur wenig oder gar nicht gedrosselt. Ein guter Reifen kann dies zum Teil kompensieren.“

Was steuern gute Pneu zur Sicherheit bei?

Bott: „Die Unterschiede zwischen gut und schlecht zeigen sich am deutlichsten beim Bremsweg. Fährt jemand mit 100 km/h, dann hat ein schlechter Reifen im Vergleich zu einem guten bis zu 25 Metern mehr Bremsweg. Reifen mit mangelhaften Brems-eigenschaften bauen im Vergleich zu den Besten nur die halbe Geschwindigkeit ab, d.h. bei einer Notbremsung aus 50 km/h hat der mangelhafte Reifen noch 20-30km/h Restgeschwindigkeit, während das Fahrzeug mit den guten Reifen bereits steht.“

Es gibt keine guten Ganzjahrespneu im Test - ist das typisch für diese Reifen?

Bott: „Wir haben für das Testen von Ganzjahresreifen viel Aufwand betrieben um zu wirklich realitätsnahen Wertungen zu kommen. Denn für Wenigfahrer und Menschen mit kleinerem Budget ist der Kauf von nur einem Satz Reifen verständlicherweise attraktiv und deren Sicherheit ist uns wichtig. Deshalb haben wir die Pneu im Sommer bei 30 Grad Celsius und unter den gleichen Bedingungen wie die Winterpneu getestet. Genau diesen Spagat muss ein Ganzjahresreifen leisten. Die Testergebnisse zeigen, wie schwer und derzeit noch fast unlösbar das ist. Es gibt generell nur wenig Modelle auf dem Markt. Die Marktführer Goodyear und Hankook haben die Einführung ihrer neuen Ganzjahresprodukte auf 2015 verschoben, wir hätten sie gerne getestet.“

Warum haben Sie sich nicht einfach die Reifen vom Hersteller besorgt?

Bott: „Das machen wir grundsätzlich nicht. Im Gegensatz zu anderen Reifentests haben wir einen mehrstufigen Einkaufsprozess, bei dem 28 Reifen pro Modell im öffentlichen Handel eingekauft werden, 24 davon vor Testbeginn bei mehreren Händlern. Im späteren Testverlauf erwerben wir bei anderen Händlern noch einen weiteren Satz, um sicher zu stellen, dass die Qualität der Serie entspricht. Für den aktuellen Winterreifentest hat die Stiftung Warentest zusätzlich - als doppelte Qualitätssicherung - anonym einen weiteren Reifensatz pro Modell eingekauft. Beim Vergleich gab es keine Qualitätsunterschiede. Manche Medien haben ja Anfang des Jahres an unserem Test Kritik und den Verdacht geäußert, dass Hersteller auf den Test Einfluss nehmen könnten. Obwohl die Vorwürfe haltlos waren, haben wir den Einkaufspro-

zess noch einmal durchleuchtet und ihn weiter optimiert – obwohl die unabhängig von uns getätigten zusätzlichen Nachkäufe durch die Stiftung Warentest zeigen, wie gut die Prozesse funktionieren. Auch wenn es keinerlei Unterschiede zwischen den von uns gekauften Reifen und den Produkten im Handel gab, ist uns klar, dass wir Vertrauen zurückgewinnen müssen. Wir verteilen den Einkauf der Produkte jetzt auf deutlich mehr Händler, die zusätzlichen anonymen Einkäufe durch die Stiftung Warentest werden vorerst ebenfalls weitergeführt.“

Wo führen Sie denn Ihre Tests durch?

Bott: „Neben öffentlichen Straßen finden die Tests größtenteils auf abgesperrtem Testgelände statt. Für jedes Testkriterium wird ein anderes Gelände benötigt. Winterreifen auf Schnee testen wir zum Beispiel auf einer gesperrten Passstrecke sowie zwei ebenen Flughafenbereichen in der Schweiz. Eis-Versuche führen wir in einem Eisstadion durch, für Tests auf trockener oder nasser Fahrbahn buchen wir Testgelände von Continental und Bridgestone. Nur die Verschleißtests führen wir mit Fahrzeugkonvois auf öffentlichen Straßen im alltäglichen Verkehr durch.“

Haben Hersteller einen Wettbewerbsvorteil, dessen Gelände sie nutzen?

Bott: „Nein. Auch wenn wir dort testen, mieten wir praktisch nur ein Stück Straße und führen alle Tests und Messungen mit unseren eigenen Geräten selbst durch. Die Hersteller haben keinerlei Zugriff auf die Messwerte oder die Testreifen, die ständig unter Verschluss sind. Das Testgelände hat den Vorteil, dass alle für die Tests nötigen Streckenabschnitte und Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel die Bewässerung an einem Ort vorhanden und für die Arbeit sicher und effektiv sind. Das erlaubt uns, im besten Fall alle Testprodukte am selben Tag miteinander zu vergleichen, so haben alle die gleichen Bedingungen. Außerdem bietet es die maximale Sicherheit für Fahrer und Fahrzeuge.“

Sie testen auf einem Testgelände bei Continental, die beim aktuellen Winterreifentest ganz vorne liegen? Gibt es da wirklich keinen Zusammenhang?

Bott: „Nein, den gibt es nicht. Sonst müssten die Continental Produkte immer Bestnoten auf Nässe und Bridgestone-Produkte immer Bestnoten auf trockener Fahrbahn haben. Dies ist aber nicht der Fall und in der Gesamtbewertung haben wir Produkte dieser Hersteller schon öfter abgewertet. Die Continental Winterreifen der Serien TS810 und TS830 wurden zuletzt 2010, auf befriedigend (bzw. damals auf empfehlenswert) abgewertet, ebenso der Sommerreifen ContiPremiumContact 5 im aktuellen Sommerreifentest oder die Serien Blizzak LM30 und LM32 von Bridgestone. Und auch andere Marken haben bei Reifentests gut abgeschnitten, zum Beispiel im

aktuellen Sommerreifentest das Modell von Falken. Apollo, ein indischer Reifenhersteller, erreichte 2012 ein „Gut“, Hankook und Kumho, zwei koreanische Reifenhersteller, waren ebenfalls mit guten Ergebnissen dabei.“

Was macht den ADAC Reifentest so besonders?

Bott: „Wir passen unsere Bewertungsmaßstäbe kontinuierlich an die ebenfalls fortschreitende Reifenentwicklung an. Die Grundlage für die ADAC Bewertung ist also immer abhängig von dem Niveau aller Reifen im Test. So können wir die Unterschiede am besten darstellen. Dazu kommt unser mehrstufiges Einkaufsverfahren, das uns bestmöglich vor Manipulationen schützt. Auch der Umfang der Wiederholungen eines Einzeltests zur Absicherung der Ergebnisse ist außergewöhnlich. Die Durchführung der Reifentests mit eigenem Personal fördert die Möglichkeit, den Test ständig weiter zu entwickeln, um möglichst praxisnahe Empfehlungen geben zu können. Nicht zu vergessen, dass hinter allen Tests auch Menschen stehen, wir sind da ein speziell zusammengesetztes Team. Zu dem 12-köpfigen Kernteam, das die Reifentests auf Testgeländen durchführt, gehören beispielsweise sieben Pannenhelfer, von deren Können wir auch abseits der eigentlichen Testarbeit profitieren. Auch die Fragen und Probleme unserer Mitglieder, die wir durch die Beratungsstellen in den ADAC Geschäftsstellen in ganz Deutschland zurückgespiegelt bekommen, fließen in unsere Planungen ein. Wir sind bei diesem Test über 550 000 Kilometer mit den Autos gefahren, den Prüfstand nicht eingerechnet. Genau genommen umrunden wir also 13-mal die Erde, um wirklich sicher zu sein, dass sich unsere Empfehlungen an der Realität orientieren und sich die Autofahrer auf unser Urteil verlassen können.“

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.