

# Fragenkatalog zum ÖAMTC Sommerreifentest 2021

## **Was ist das „Reifenlabel“?**

Seit 01.11.2012 müssen alle in der EU verkauften Pkw-Reifen mittels Aufkleber oder durch Information im Verkaufsraum mit einem sogenannten „Reifenlabel“ gekennzeichnet werden. Auf diesem Reifenlabel ist, ähnlich der bekannten Energieverbrauchskennzeichnung bei Haushaltsgeräten, eine Einstufung des Rollwiderstandes (damit wird der Kraftstoffverbrauch beeinflusst) und des Bremsweges bei Nässe sowie ein Zahlenwert plus Symbol für die Geräuschemission des Reifens bei der Vorbeifahrt angegeben.

Die Angaben zur ReifenlabelEinstufung kommen von den Reifenherstellern selbst.

## **Warum werden die Reifenlabelwerte in den Tabellen angegeben?**

Es hat sich gezeigt, dass am Markt Reifen gleicher Modell- und Dimensionsbezeichnung mit unterschiedlichen Reifenlabelwerten, und damit möglicherweise in unterschiedlichen Ausführungen, verfügbar sind.

Die im Reifentest ermittelten Bewertungen und Beurteilungen gelten nur für Ausführungen mit den angegebenen Reifenlabelwerten.

## **Warum sind beim Modell „Sport 1“ der Firma „King Meiler“ in der Tabelle keine Reifenlabelwerte angeführt?**

Beim Modell „Sport 1“ der Firma „King Meiler“ handelt es sich um einen runderneuten Reifen. Diese sind von der Reifenlabel-Verpflichtung ausgenommen.

## **Worauf muss ich achten, wenn ich mein Auto mit einer anderen Reifendimension bzw. mit einem Reifenmodell mit anderem Lastindex ausstatten will?**

Es dürfen nur die in den Genehmigungsdokumenten (z.B. dem Typenschein) eingetragenen Reifen- und Felgendimensionen am Fahrzeug montiert werden.

Bitte unbedingt beachten: Auch der Last- und der Geschwindigkeitsindex müssen mindestens so hoch sein, wie in den Genehmigungsdokumenten angeführt. Reifen mit höherem Lastindex (höherer Zahl) oder höherem Geschwindigkeitsindex (Buchstabencode siehe unten) sind erlaubt.

## **Wer sind die Partner beim ÖAMTC Reifentest?**

Die Reifentests des ÖAMTC und seiner Partner sind ein europaweites Projekt, sie werden in einem internationalen Testkonsortium durchgeführt.

Dieses Testkonsortiums besteht aus europäischen Mobilitätsclubs und Konsumentenschutzorganisationen. Die in Österreich bekanntesten Partner sind – neben dem ÖAMTC – der deutsche ADAC, der schweizerische TCS und der österreichische Verein für Konsumenteninformation.

Die Projektleitung der Reifenvergleichstests hat das technische Zentrum Landsberg des ADAC inne.

## **Wie werden die Modelle ausgewählt?**

Die zu testenden Reifendimensionen werden im Testkonsortium diskutiert und festgelegt.

Dabei spielen Kriterien wie Marktstärke oder Aktualität eines früheren Tests wichtige Rollen.

Auch die Auswahl der Reifenmodelle richtet sich nach den Verhältnissen am Markt. Ziel ist es, die gesamte Preisspanne von der Premiummarke bis zum günstigen Preissegment abzubilden.

Alle Modelle müssen frei am Markt erhältlich sein und einen Nassgriffindex laut EU-Reifenlabel von mindestens „C“ aufweisen.

### **Wie werden die Testreifen eingekauft?**

Es werden insgesamt 28 Reifen je Modell bei fünf Reifenhändlern eingekauft. Durch diesen weit gestreuten Einkaufsprozess an verschiedenen Orten wird sichergestellt, dass die getesteten Reifen dem Serienstand entsprechen.

In weiteren Einkaufsschritten können zusätzlich Stichproben kurz vor Veröffentlichung gekauft und in einigen wenigen, aber aussagekräftigen Kriterien nachgetestet werden.

### **Wie laufen die Reifentests ab?**

Eine detaillierte Beschreibung des gesamten Reifentest-Ablaufs, von der Vorbereitung bis zur Auswertung, ist im Internet auf der Seite des aktuellen Reifentests abrufbar.

### **Mit welcher Beladung werden die Reifentests durchgeführt?**

Alle Eigenschaftsuntersuchungen werden mit ein oder zwei Personen durchgeführt, die Verschleißversuche mit halber zulässiger Beladung.

### **Wieso ist die Verschleißprüfung beim Reifentest so wichtig?**

Nur wenn, neben allen anderen getesteten Kriterien, auch die Verschleißfestigkeit überprüft wird, erhält der Konsument ein vollständiges und damit richtiges Bild der Eigenschaften des Reifenmodells.

Sollten sehr gute Nassgriffeigenschaften durch eine Verringerung der Abriebsfestigkeit erreicht werden, ist das weder im Sinne des Konsumenten noch schont es Umwelt und Ressourcen.

### **Wie wird die Gesamtnote errechnet?**

Die Gesamtnote resultiert prinzipiell aus den gewichteten Noten der Einzelkriterien. Bei Reifen die mit weniger als 4 Sternen beurteilt wurden, entspricht die Gesamtnote der schlechtesten Note der Prüfkriterien Trocken, Nässe, Schnelllauf, Kraftstoffverbrauch und Verschleiß.

### **Wie erfolgt die Reihung der Reifenmodelle?**

Die Reifenmodelle werden nach ihrer Gesamtnote gereiht. Bei gleicher Gesamtnote erfolgt die Reihung alphabetisch nach dem Herstellernamen.

### **Wieso kann ein gleiches Modell eine andere Bewertung als in den Vorjahren erhalten?**

Letztes Jahr wurden, wie üblich, andere Reifendimensionen als heuer getestet. Daher ist es durchaus nicht ungewöhnlich, dass es zu unterschiedlichen Beurteilungen kommen kann. Außerdem werden alle Bewertungen immer relativ zum gesamten Testfeld vorgenommen. Daher könnte ein Modell auch schlechter beurteilt werden, weil z.B. die Konkurrenzmodelle besser wurden.

## **Ich habe eine andere Dimension als im Test angeführt, kann ich den Test trotzdem heranziehen?**

Für benachbarte bzw. ähnliche Dimensionen kann man sich an den Ergebnissen bzw. Empfehlungen orientieren.

Bis ins letzte Detail gelten die angeführten Ergebnisse allerdings nur für die getestete Reifendimension. Da es sich bei den Testdimensionen um die meistverkauften Reifengrößen handelt, sind dies oft auch die Entwicklungsdimensionen der Hersteller. Dann sind ähnliche bzw. benachbarte Dimensionen davon abgeleitet und haben ähnliche Eigenschaften. Es lohnt aber sicher auch, bei älteren Reifentests nachzusehen, ob vielleicht gerade die benötigte Dimension dabei ist. Besonders bei ein bis zwei Jahre alten Tests sind viele der getesteten Modelle noch am Markt erhältlich.

## **Soll man Winterreifen, die nur mehr 4 mm Profiltiefe aufweisen, im Sommer weiter verwenden? Ist das überhaupt erlaubt?**

Prinzipiell ist es erlaubt, Winterreifen in den Sommermonaten zu verwenden. Haben sie am Ende der Wintersaison nur mehr 4 bis 5 mm Profiltiefe so ist es wirtschaftlich verlockend, sie während der Sommermonate „fertig zu fahren“.

Aus Sicherheitsgründen ist davon aber abzuraten. Die Profilgestaltung und die Gummimischung von Winterreifen sind für die kalte Jahreszeit ausgelegt. Bei höheren Temperaturen haben sie deutlich weniger Griff als Sommerreifen. Dadurch verlängert sich der Bremsweg erheblich und auch in der Kurve kann das Fahrzeug leichter wegrutschen.

## **Wie alt darf ein Reifen sein (Produktionsdatum) damit er auch verkauft werden darf?**

Es gibt keine gesetzliche Regelung, wie alt ein Reifen beim Verkauf sein darf.

Der ÖAMTC ist aber der Meinung, dass ein maximal drei Jahre nach Produktionsdatum sachgemäß gelagerter Reifen den Qualitätsansprüchen eines Neureifens gleichen Modells entspricht. Hier ist allerdings eventuell zu berücksichtigen, dass der Kunde bei solchen Reifen auf den Technologiefortschritt neuerer Reifenmodelle verzichten muss.

## **In welchem Land werden welche Modelle hergestellt?**

Als ergänzende Information ist beim Reifentest auf den Einzelseiten der Reifenmodelle das Herstellungsland der getesteten Reifen angeführt.

Viele Reifenhersteller haben aber Produktionsstätten in verschiedenen Ländern. Gleiche Modelle und Dimensionen werden daher oftmals in verschiedenen Ländern produziert. Es kann daher vorkommen, dass im Handel gleiche Modelle aus verschiedenen Produktionsländern angeboten werden.

## **Geschwindigkeitsindex Reifen**

T	190 km/h
H	210 km/h
V	240 km/h
W	270 km/h
Y	300 km/h

## **Lastindex Reifen**

Lastindex	kg	Lastindex	kg	Lastindex	kg	Lastindex	kg
80	450	88	560	96	710	104	900
81	462	89	580	97	730	105	925

82	475	90	600	98	750	106	950
83	487	91	615	99	775	107	975
84	500	92	630	100	800	108	1000
85	515	93	650	101	825	109	1030
86	530	94	670	102	850	110	1060
87	545	95	690	103	875	111	1090