Geräuscharme Reifen – Händlerempfehlungen in der Praxis

Stefan Wagner, Dijana Hallmann, Jochen Steffens, Frank Kameier, Jörg Becker-Schweitzer, Düsseldorf

Zusammenfassung Der Beitrag befasst sich mit der Fragestellung, inwieweit sich interessierte Privatpersonen darüber informieren können, ob für einen bestimmten Pkw „leise" Reifen existieren. Zur Beantwortung dieser Frage werden fingierte Beratungsgespräche ausgewertet, Internetpräsenzen von Reifenherstellern gesichtet, Testberichte zurate gezogen und das „Reifenlabel" als neue Informationsquelle vorgestellt und thematisiert.

Low-noise tyres – dealer's recommendations in practice

Summary This article deals with the question to what extend an interested private person is able to inform about the existence of low noise tyres for a certain car. To answer this question faked consultations are evaluated, homepages of tyre manufacturers are reviewed, test reports are consulted and the "Reifenlabel" is introduced and discussed as a new source of information.

Im Oktober 2011 wurde die Kompetenzplattform für Sound and Vibration Engineering (SAVE) der Fachhochschule Düsseldorf durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW damit beauftragt, eine Studie zur Wahrnehmung und Wirkung von Straßenverkehrsgeräuschen sowie Lärmminderungspotenzialen durchzuführen. Ein Fokus lag dabei auf der subjektiven Wahrnehmung der durch motorisierte Fahrzeuge erzeugten und als Lärm empfundenen Geräusche, ihrer Wirkung und Entstehung.

Privatpersonen besitzen verschiedene Möglichkeiten, auf die Entstehung von Straßenverkehrslärm aktiv Einfluss zu nehmen, z. B. durch den Kauf eines entsprechenden Fahrzeugs, eine angepasste Fahrweise und den Gebrauch von geräuscharmen Reifen. Bei Pkw überwiegt der Rollgeräuschpegel schon ab einer Geschwindigkeit von etwa 25 km/h das Antriebsgeräusch (bei Lkw ist dies bei ca. 65 km/h der Fall) [1]. Somit wird offensichtlich, dass große Lärmminderungspotenziale im Bereich der Reifen-Fahrbahn-Interaktion zu finden sind.

Das Piktogramm mit drei schwarzen Streifen bedeutet, dass das externe Rollgeräusch des Reifens den bis 2016 geltenden EU-Grenzwerten entspricht.

Zwei schwarze Streifen weisen darauf hin, dass das externe Rollgeräusch des Reifens den ab 2016 geltenden EU-Grenzwerten entspricht oder um bis zu 3 dB darunter liegt.

Ein schwarzer Streifen signalisiert, dass das externe Rollgeräusch des Reifens die ab 2016 geltenden EU-Grenzwerte um mehr als 3 dB unterschreitet.

Für Privatpersonen, die an einer Reduzierung des Straßenverkehrslärms interessiert sind, stellen sich die Fragen, ob man „leise" Reifen für das eigene Kfz erwerben kann und inwieweit man sich über passende leise Reifen informieren kann. Eine jedem Reifen zukünftig obligatorisch beigefügte Informationsquelle (bei Händlern/in Verkaufsunterlagen/im Internet) ist seit November 2012 das Reifenlabel.

Die Einführung eines Labels mit einheitlicher Kennzeichnung ist jedoch dann besonders sinnvoll, wenn in einer Datenbank gezielt nach dem auf dem Label verzeichneten Werten gesucht werden oder bei einem Fachhändler dieses Wissen in die Kaufentscheidung mit einfließen kann.

Das Reifenlabel

Mit dem Ziel der *„Steigerung der Sicherheit sowie der wirtschaftlichen und ökologischen Effizienz im Straßenverkehr durch die Förderung kraftstoffeffizienter und sicherer Reifen mit geringem Rollgeräusch"* erließen Europäisches Parlament und Rat im Jahre 2009 die Verordnung Nr. 1222/2009 *„über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter"*. Darin heißt es: *„Verkehrslärm ist eine erhebliche Belästigung mit gesundheitsschädigender Wirkung. Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 werden Mindestanforderungen an das externe Rollgeräusch von Reifen festgelegt. Aufgrund von technologischen Weiterentwicklungen kann das externe Rollgeräusch weit über diese Mindestanforderungen hinaus reduziert werden. Zur Verringerung des Verkehrslärms sollten deshalb Vorschriften erlassen werden, die die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit geringem externen Rollgeräusch bewegen, indem harmonisierte Informationen zu diesem Parameter vorgesehen werden"* [2]. Die Bereitstellung dieser Informationen würde *„über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm einen Beitrag zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für den Anteil des Reifengeräuschs am Verkehrslärm leisten"* [2].

Die Europäische Reifen-Kennzeichnungs-Verordnung trat am 1. November 2012 in Kraft. Die Kennzeichnung der Reifen erfolgt über das „Reifenlabel". Es klassifiziert Reifen nach Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung und externem Rollgeräusch (siehe **Bild 1**) [3].

Die Reifen werden je nach Nennbreite in fünf Klassen von C1A-C1E eingeteilt. Ab 2016 gelten für diese Klassen Rollgeräusch-Grenzwerte von 70 bis 74 dB(A) (gemessen bei 80 km/h auf einer nach ISO 10844 spezifizierten Messstrecke). Die im **Kasten** aufgeführten Piktogramme werden zur Kennzeichnung verwendet [3].

Die EU-Verordnung legt fest, dass Händler verpflichtet sind, die Käufer über die drei auf dem Label gezeigten Reifeneigenschaften zu informieren. Diese Informationen müssen auch auf technischem Werbematerial (Preislisten, Websites) und auf bzw. bei der Rechnung enthalten sein.

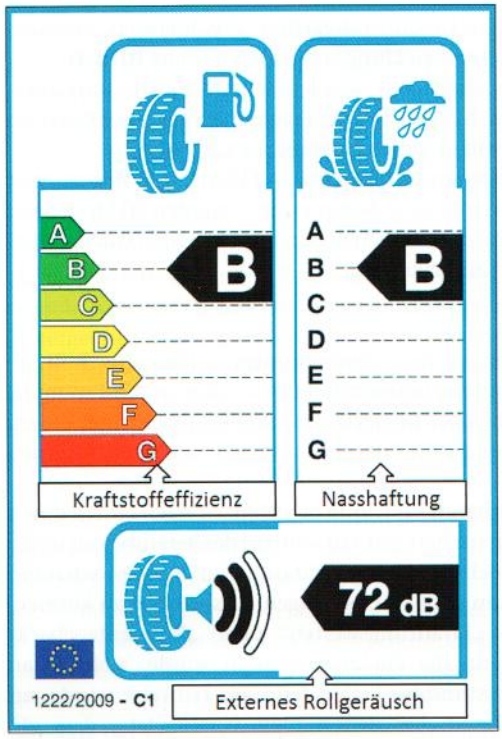

Bild 1 *Reifenlabel [3].*

Fingierte Beratungsgespräche

Das Reifenlabel war während der Studie (März bis September 2012) noch nicht eingeführt und konnte somit noch nicht als Informationsquelle dienen. 20 Reifenhändler wurden im Raum Düsseldorf aufgesucht und fingierte Beratungsgespräche geführt, um herauszufinden, ob es passende leise Reifen für einen bestimmten Pkw gibt. Dabei wurde vorgegeben, dass man Besitzer eines Golf IV, also eines sehr häufig in Europa verkauften Autos sei [4] und neue Sommerreifen brauche. Bei den ersten Beratungsgesprächen gab man zudem an, man wolle wohlwollend für sich und seine Umwelt leise Reifen kaufen, um zukünftig weniger Straßenverkehrslärm zu generieren. Dies sorgte jedoch für große Verwunderung bei den Händlern, sodass man fast für unseriös gehalten wurde. Daher wurde egoistischer argumentiert: Man sei Vielfahrer und wolle die Neuanschaffung nutzen, um fortan auf „leisen Reifen" zu fahren. Das Innenraumgeräusch störe einen beim Fahren, besonders beim Telefonieren über die Freisprecheinrichtung.

Das Attribut „leise" wurde dennoch von den meisten Händlern als unwesentlich betrachtet. „Grip", „Aquaplaningverhalten" oder „Kurvenhaftung" wurden vorrangig besprochen. Mit Nachdruck wurde auf die Eigenschaft „leise" bestanden und bei entsprechenden Empfehlungen nachgehakt, woher der Händler wisse, dass die genannten Modelle die gewünschte Eigenschaft aufwiesen. Viele Antworten hatten in etwa folgenden Wortlaut:

- „Das sind Erfahrungswerte",
- „da muss man einen Qualitäts-/Markenreifen nehmen",
- „da müssen Sie einen der Marke XY nehmen",
- „die Reifen sind für das Geräusch gar nicht so verantwortlich, aber es gibt da jetzt so neuen Asphalt. Der ist super",
- „Sie können sich auch selber schlau machen und wir bestellen das dann",
- Verweis auf „Kundenfeedback",
- „da muss man einen Eco-Reifen nehmen. Die sind spritsparend und laufruhig".

In der Summe wurden 22 Empfehlungen ausgesprochen, wobei im Folgenden noch verifiziert wird, wie die Qualität der Empfehlungen vor dem Aspekt zu sehen ist, dass man zwingend einen leisen Reifen suchte:

Michelin	Energy Saver	(7x)
Dunlop	Fast Response	(2x)
Dunlop	Street Response	(2x)
Dunlop	Sport Maxx	(1x)
Dunlop	SP Sport 01	(1x)
Dunlop	Sport Maxx RT	(1x)
Continental	ContiPremiumContact5	(2x)
Continental	Eco 3	(1x)
Bridgestone	Turanza ER300	(1x)
Goodyear	Efficient Grip	(1x)
Pirelli	Cinturato P6	(2x)
Fulda	EcoControl	(1x)

Lediglich bei fünf Reifenhändlern wurden Testberichte von Sommerreifen zurate gezogen, z. B. aus der ADAC Motorwelt (Ausgabe 02/11) oder der Autozeitung (Ausgabe 06/12). Die ADAC Motorwelt bewertet „Geräusch/Komfort" der Reifen im Schulnotensystem, die Autozeitung macht dB(A)-Angaben zum „Vorbeifahrgeräusch bei 80 km/h".

Vier Händler erklärten, warum sich bei frontangetriebenen Pkw die Geräuschentstehung mit steigender Laufleistung verstärkt. Fünf der 20 befragten Reifenhändler machten zudem auf das „ Reifelabel" aufmerksam.

Bekanntmachung des Reifenlabels durch Reifenhersteller

Beim Durchsuchen der Internetpräsenzen von neun Reifenherstellern nach Informationen zum Reifenlabel wurde festgestellt, dass bereits im Juli 2012 auf den Seiten von Goodyear, Hankook und Pirelli direkt auf der Startseite auf das Reifenlabel mit einer entsprechenden Abbildung hingewiesen wurde (Beispiel siehe **Bild 2**). Über einen Klick auf die Abbildung gelangte man auf eine gesonderte Seite, auf der detaillierte Informationen gegeben wurden.

Auf jeder dieser Homepages konnte man Informationen zum Reifenlabel erhalten, jedoch gab es Unterschiede, wie tief man in die Hierarchie der einzelnen Homepages eindringen musste. Bei Bridgestone musste beispielsweise zunächst „Reifen" und folgend „Reifenlexikon" angeklickt werden, um an den Menüunterpunkt „Die neue EU-Reifenkennzeichnung" zu gelangen. In der **Tabelle** werden die Hierarchiestufen gezeigt, in denen man bei den untersuchten Homepages über das Reifenlabel informiert wurde.

Bild 2 *Hinweis auf das Reifenlabel auf der Homepage der Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH [6].*

Homepage-Hierarchieebene mit der ersten Information zum Reifenlabel verschiedener Reifenhersteller vor und nach seiner Einführung (1+ = mit Abbildung) [5 bis 13].

Reifenhersteller	Juni 2012	Januar 2013
Gooodyear	1+	1+
Hankook	1+	1+
Pirelli	1+	1+
Continental	1	1
Fulda	1	1
Dunlop	2	2
Uniroyal	2	2
Bridgestone	3	**2**
Michelin	3	**1+**

Lediglich von einem Hersteller wurden die angebotenen Reifen schon im Juli 2012 mit dem Label versehen (**Bild 3**).

Leise Reifen – Herstellerangaben

Da zum damaligen Zeitpunkt nur von einem Hersteller eine entsprechende Einordnung erfolgt war, konnte, frei von jeder Kennzeichnungspflicht, überprüft werden, welche Attribute die Hersteller ihren Reifen gesondert zuschreiben. In der Summe wurden 61 Sommerreifen (5 x Michelin, 9 x Dunlop, 9 x Continental, 8 x Bridgestone, 5 x Goodyear, 10 x Pirelli, 5 x Fulda, 8 x Hankook, 2 x Uniroyal) auf ihre individuellen, besonders hervorzuhebenden Eigenschaften untersucht. Folgende Reifeneigenschaften wurden am häufigsten genannt: Kurvenhaftung, Stabilität, Grip, Beschleunigungsgrip, Aquaplaningverhalten, Rollwiderstand, geringer Kraftstoffverbrauch, hohe Kilometerleistung/Lebensdauer, sportliches Fahren/hohe Geschwindigkeiten, Nassbremsen, Trockenbremsen, Geräuschentwicklung/leiser Reifen (siehe **Bild 4**).

***Bild 3** Frühzeitig (Juli 2012) nach Kriterien des Reifenlabels klassifizierter Reifen [10].*

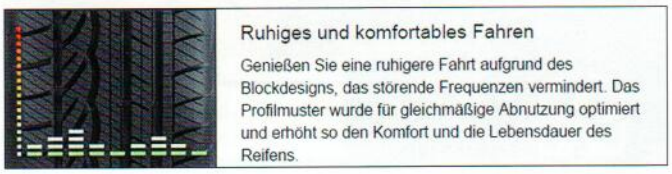

***Bild 4** Eigenschaften eines Reifens [6].*

Am häufigsten wurde den Reifen eine gute Nasshaftung zugeschrieben (43 x, d. h. 71 %). Mit der Eigenschaft ein leiser Reifen zu sein, wurden 20 von 61 Reifen beworben (ca. 33 %).

Die Standardreifengröße für einen Golf VI mit 1, 4 l Hubraum ist 195/65 R15. Von den o. g. 61 Sommerreifen werden 30 Modelle in dieser Größe produziert, elf von diesen Reifen werden von den Herstellern als „leise" ausgewiesen.

Auswertung

Auf zwei Wegen wurden Informationen darüber eingeholt, ob „leise Reifen" für einen bestimmten Pkw existieren, und wenn ja, welche diese sind: über fingierte Beratungsgespräche mit Reifenhändlern und über die Internetpräsenzen von neun Reifenherstellern.

Von den Reifenhändlern wurde der Wunsch nach einem guten Reifen mit der Eigenschaft, leise zu sein, bei der Beratung nur unzureichend berücksichtigt. Wenige Händler (fünf von 20) schauten in Testberichte, um gute Empfehlungen aussprechen zu können. Oft wurde mit „Erfahrungswerten" oder „Kundenfeedback" argumentiert, wenn die Rückfrage gestellt wurde, woher man wisse, dass ein bestimmter Reifen leise sei. Teilweise wurde auf Eco-Reifen verwiesen, bei denen man voraussetzte, dass ein geringer Rollwiderstand mit einem geringen Rollgeräusch positiv korreliert.

Der Verweis auf das Reifenlabel war zum Zeitpunkt der Befragung (Juni 2012) nicht zielführend, da alleinig ein Hersteller bereits seine Reifen nach den geforderten Testkriterien einstufte.

Der subjektive Eindruck, den man von einem sehr engagierten Reifenhändler hatte, widerlegte sich, nachdem man sich nach dem Beratungsgespräch über das Internet und Testberichte weitergehend informierte. Beispielsweise wurde ein angebotener Reifen nicht in der passenden Größe produziert und war somit für eine weitere Betrachtung uninteressant. Der zweite angebotene Reifen erreichte bei einem Test des ADAC (02/12) nur eine 3,3 (Schulnotensystem) bei der Geräuschbeurteilung und lag somit im Mittelfeld der vergebenen Noten (Durchschnittsnote aller getesteter Reifen: 3,3). Auf der Homepage des Herstellers wurde dieser Reifen nicht explizit als geräuscharm ausgewiesen. Somit kann die Beratung als eher schlecht eingestuft werden.

Bei der Recherche auf den Homepages von neun Reifenherstellern wurde festgestellt, dass die Geräuschentstehung bei der Reifen-Fahrbahn-Interaktion von der Reifenindustrie durchaus als wichtiger Aspekt angesehen wird. Das Attribut „leise" bzw. „geräuscharm" wurde bei einem Drittel aller betrachteten Sommerreifen gesondert hervorgehoben (20 von 61). Das gleiche Ergebnis zeigt sich bei den Reifen, die für einen Golf VI 1,4 l geeignet sind und somit von den Reifenhändlern hätten empfohlen werden können. Hier waren elf von 30 Reifen als leise ausgewiesen.

Gleicht man die durch die Reifenhändler empfohlenen 22 Reifen mit den durch die Hersteller als leise ausgewiesenen 30 Modellen ab, so zeigt sich, dass es sich lediglich bei fünf Empfehlungen um einen „leisen" Reifen handelte. Ein Hersteller wies keinen seiner fünf Sommerreifen als leise aus, obwohl diese Eigenschaft eines Reifens zum Firmenselbstverständnis gehören könnte. Bei den Tests von ADAC (3,1) und Autozeitung wurde ein Eco-Reifen bei der Geräuschbetrachtung in das obere Mittelfeld eingestuft (72 dB(A)) – nach dem heutigen Standard des Reifenlabels wird dieser Reifen nur in die mittlere Kategorie eingestuft (um bis zu 3 dB unter den Grenzwerten). Eine Positiv-Korrelation zwischen Rollwiderstand und Rollgeräusch ist somit nicht direkt zu erkennen, setzt man

Homepage-Hierarchieebene mit der ersten Information zum Reifenlabel verschiedener Reifenhersteller vor und nach seiner Einführung (1+ = mit Abbildung) [5 bis 13].

Reifenhersteller	Juni 2012	Januar 2013
Gooodyear	1+	1+
Hankook	1+	1+
Pirelli	1+	1+
Continental	1	1
Fulda	1	1
Dunlop	2	2
Uniroyal	2	2
Bridgestone	3	**2**
Michelin	3	**1+**

Lediglich von einem Hersteller wurden die angebotenen Reifen schon im Juli 2012 mit dem Label versehen (**Bild 3**).

Leise Reifen – Herstellerangaben

Da zum damaligen Zeitpunkt nur von einem Hersteller eine entsprechende Einordnung erfolgt war, konnte, frei von jeder Kennzeichnungspflicht, überprüft werden, welche Attribute die Hersteller ihren Reifen gesondert zuschreiben. In der Summe wurden 61 Sommerreifen (5 x Michelin, 9 x Dunlop, 9 x Continental, 8 x Bridgestone, 5 x Goodyear, 10 x Pirelli, 5 x Fulda, 8 x Hankook, 2 x Uniroyal) auf ihre individuellen, besonders hervorzuhebenden Eigenschaften untersucht. Folgende Reifeneigenschaften wurden am häufigsten genannt: Kurvenhaftung, Stabilität, Grip, Beschleunigungsgrip, Aquaplaningverhalten, Rollwiderstand, geringer Kraftstoffverbrauch, hohe Kilometerleistung/Lebensdauer, sportliches Fahren/hohe Geschwindigkeiten, Nassbremsen, Trockenbremsen, Geräuschentwicklung/leiser Reifen (siehe **Bild 4**).

***Bild 3** Frühzeitig (Juli 2012) nach Kriterien des Reifenlabels klassifizierter Reifen [10].*

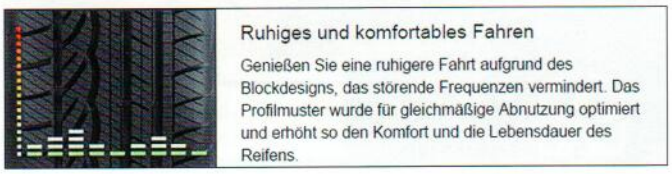

***Bild 4** Eigenschaften eines Reifens [6].*

Am häufigsten wurde den Reifen eine gute Nasshaftung zugeschrieben (43 x, d. h. 71 %). Mit der Eigenschaft ein leiser Reifen zu sein, wurden 20 von 61 Reifen beworben (ca. 33 %).

Die Standardreifengröße für einen Golf VI mit 1, 4 l Hubraum ist 195/65 R15. Von den o. g. 61 Sommerreifen werden 30 Modelle in dieser Größe produziert, elf von diesen Reifen werden von den Herstellern als „leise" ausgewiesen.

Auswertung

Auf zwei Wegen wurden Informationen darüber eingeholt, ob „leise Reifen" für einen bestimmten Pkw existieren, und wenn ja, welche diese sind: über fingierte Beratungsgespräche mit Reifenhändlern und über die Internetpräsenzen von neun Reifenherstellern.

Von den Reifenhändlern wurde der Wunsch nach einem guten Reifen mit der Eigenschaft, leise zu sein, bei der Beratung nur unzureichend berücksichtigt. Wenige Händler (fünf von 20) schauten in Testberichte, um gute Empfehlungen aussprechen zu können. Oft wurde mit „Erfahrungswerten" oder „Kundenfeedback" argumentiert, wenn die Rückfrage gestellt wurde, woher man wisse, dass ein bestimmter Reifen leise sei. Teilweise wurde auf Eco-Reifen verwiesen, bei denen man voraussetzte, dass ein geringer Rollwiderstand mit einem geringen Rollgeräusch positiv korreliert.

Der Verweis auf das Reifenlabel war zum Zeitpunkt der Befragung (Juni 2012) nicht zielführend, da alleinig ein Hersteller bereits seine Reifen nach den geforderten Testkriterien einstufte.

Der subjektive Eindruck, den man von einem sehr engagierten Reifenhändler hatte, widerlegte sich, nachdem man sich nach dem Beratungsgespräch über das Internet und Testberichte weitergehend informierte. Beispielsweise wurde ein angebotener Reifen nicht in der passenden Größe produziert und war somit für eine weitere Betrachtung uninteressant. Der zweite angebotene Reifen erreichte bei einem Test des ADAC (02/12) nur eine 3,3 (Schulnotensystem) bei der Geräuschbeurteilung und lag somit im Mittelfeld der vergebenen Noten (Durchschnittsnote aller getesteter Reifen: 3,3). Auf der Homepage des Herstellers wurde dieser Reifen nicht explizit als geräuscharm ausgewiesen. Somit kann die Beratung als eher schlecht eingestuft werden.

Bei der Recherche auf den Homepages von neun Reifenherstellern wurde festgestellt, dass die Geräuschentstehung bei der Reifen-Fahrbahn-Interaktion von der Reifenindustrie durchaus als wichtiger Aspekt angesehen wird. Das Attribut „leise" bzw. „geräuscharm" wurde bei einem Drittel aller betrachteten Sommerreifen gesondert hervorgehoben (20 von 61). Das gleiche Ergebnis zeigt sich bei den Reifen, die für einen Golf VI 1,4 l geeignet sind und somit von den Reifenhändlern hätten empfohlen werden können. Hier waren elf von 30 Reifen als leise ausgewiesen.

Gleicht man die durch die Reifenhändler empfohlenen 22 Reifen mit den durch die Hersteller als leise ausgewiesenen 30 Modellen ab, so zeigt sich, dass es sich lediglich bei fünf Empfehlungen um einen „leisen" Reifen handelte. Ein Hersteller wies keinen seiner fünf Sommerreifen als leise aus, obwohl diese Eigenschaft eines Reifens zum Firmenselbstverständnis gehören könnte. Bei den Tests von ADAC (3,1) und Autozeitung wurde ein Eco-Reifen bei der Geräuschbetrachtung in das obere Mittelfeld eingestuft (72 dB(A)) – nach dem heutigen Standard des Reifenlabels wird dieser Reifen nur in die mittlere Kategorie eingestuft (um bis zu 3 dB unter den Grenzwerten). Eine Positiv-Korrelation zwischen Rollwiderstand und Rollgeräusch ist somit nicht direkt zu erkennen, setzt man

voraus, dass der Reifen die Haupteigenschaft eines Eco-Reifens, d. h. einen geringen Rollwiderstand besitzt.

Ein Hersteller bot zum Zeitpunkt der Studie acht Sommerreifen für Pkw an, wovon fünf vom Hersteller als leise bezeichnet wurden. Die beste Note, die der ADAC in der Kategorie „Geräusch" vergab, war eine 2,8 bei 16 getesteten Reifen. Beim Test der Autozeitung hatte ein Reifen des gleichen Reifenherstellers den besten Wert in der Kategorie „Vorbeirollgeräusch: 80 km/h" mit 70 dB(A) erzielt (acht getestete Reifen). Offensichtlich hegt die Marke den Anspruch, leise Reifen zu entwickeln und zu produzieren, was laut Testergebnissen erfolgreich ist. Zudem sei erwähnt, dass beide Reifen in den Testreihen die zweiten Plätze im Gesamtranking belegten. Somit kann es als ein positiver Koinzident angesehen werden, dass ein Käufer auf der Suche nach einem in der Summe guten Reifen mit jedem der beiden genannten Modelle auch einen leisen Reifen kauft.

Der Aspekt Vorbeirollgeräusch wird bei der Gesamtwertung der Autozeitung (bei trocknen Verhältnissen) nur mit 10 gewichtet (Bremsen 100 bis 0 km/h: 40, Fahrsicherheit: 30, Handling, Zeit: 20, Komfort: 10, Rollwiderstand: 25, Slalom: 15). Die geringe Wichtung auf einer Ebene mit dem Komfort zeigt, dass das Rollgeräusch offensichtlich ein sehr untergeordneter Aspekt bei der Bewertung der Qualität eines Reifens ist. Auch dies ist ein Grund dafür, dass das Reifenlabel eingeführt wurde, indem ganz bewusst viele sicherheitsrelevante Kriterien nicht bewertet werden. Externes Rollgeräusch und Kraftstoffeffizienz, also umweltrelevante Aspekte, sollen so stärker in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt werden.

Die Tatsache, dass beim Test des ADAC in der Reifenklasse 195/65 R 15 V die beste vergebene Note in der Kategorie Geräusch eine 2,8 (befriedigend) ist, zeigt, wie hoch der Maßstab für diese Reifeneigenschaft gesetzt wird. Offensichtlich wird hier von dem ADAC noch viel Optimierungspotenzial gesehen.

Schon seit 1997 können Reifen mit dem „Blauen Engel" ausgezeichnet werden, wenn sie bestimmte umweltrelevante Kriterien erfüllen. Ebenso wie beim Reifenlabel liegt der Fokus auf dem Geräusch und dem Kraftstoffverbrauch. Der blaue Engel war jedoch eine fakultative Auszeichnung, die die Reifenhersteller beantragen konnten, sollten ihre Reifen die Kriterien erfüllen. Obwohl sechs Reifen die Kriterien des Blauen Engels erfüllten, wurde einzig von Dunlop ein Antrag auf die Auszeichnung gestellt. Das Bundesumweltamt in Berlin vermutet *„dass die Reifenhersteller den „Blauen Engel" deshalb in der Luft hängen lassen, weil sie auf laschere EU-Grenzwerte spekulieren"* [14]. Das Reifenlabel obliegt einer Kennzeichnungspflicht, was den Wettbewerb in der Reifenindustrie schüren dürfte, möglichst weit unter den ab 2016 geltenden Grenzwerten für das externe Rollgeräusch zu liegen.

Das Ziel, durch das Reifenlabel das externe Rollgeräusch zu einem Kriterium für die Wahl beim Reifenkauf werden zu lassen, wirkt in gewisser Weise verfehlt, wenn man den Artikel *„Wettrennen um die besten Werte"* [15] betrachtet. In diesem Artikel über eine Reifenmesse in Essen im Mai 2012 wird grundsätzlich beschrieben, welche Kriterien das Reifenlabel bewertet, und dass die Reifenhersteller dieses Wettrennen begonnen haben. Kraftstoffeffizienz und Nasshaftung werden auf dem Reifenlabel in Skalen von A bis G eingestuft. In dem Artikel wird nur thematisiert, dass es den ersten „A/A"-Reifen gibt und wie die gezeigten Reifen in den Kategorien Kraftstoffeffizienz und Nasshaftung abschnitten. Wie die auf der Messe angebotenen Reifen im Bereich externes Rollgeräusch eingestuft wurden, wird nicht erwähnt.

Fazit

Die Beratung der Reifenhändler auf der Suche nach einem leisen Reifen war größtenteils wenig hilfreich und die empfohlenen Reifen nur im seltensten Fall vom Hersteller als leise ausgewiesen bzw. die Eigenschaft „geräuscharm" durch den Test eines Fachmagazins belegt. Besser war es zum Zeitpunkt der Studie, den Rat verschiedener Reifenhändler zu folgen: *„Sie können sich auch selber schlau machen und wir bestellen das dann."* Auf den Internetpräsenzen verschiedener Hersteller wurden diverse Sommerreifen mit den Attributen „leise" oder „geräuscharm" ausgewiesen. Beim Abgleich mit Tests aus Fachmagazinen konnte erwiesen werden, dass die vom Hersteller als leise bezeichneten Reifen diese Eigenschaft tatsächlich besaßen.

Die seit November 2012 geltende Kennzeichnungspflicht von Reifen durch das Reifenlabel wird die Suche nach einem leisen Reifen zukünftig erheblich erleichtern. Sowohl für Verkäufer und auch Kaufinteressenten wird somit die Frage, welcher Reifen leise bzw. relativ leise ist, schnell geklärt sein. Positiv ist zudem, dass der Aspekt „externes Rollgeräusch" und somit Lärm mehr in den Fokus der Öffentlichkeit gerät und ihm voraussichtlich zukünftig eine stärkere Gewichtung bei der Entscheidung beim Reifenkauf beigemessen wird.

Stefan Wagner, Dijana Hallmann, Jochen Steffens, Frank Kameier, Jörg Becker-Schweitzer, Institute of Sound and Vibration Engineering (ISAVE) Fachhochschule Düsseldorf.

Literatur und Quellen

[1] *Klöpfer, M.* et. al.: Leben mit Lärm. Berlin: Springer Verlag 2006.
[2] Verordnung Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter. ABl. EU vom 22. Dezember 2009 Nr. L 342, S. 46-58.
[3] www.dasreifenlabel.de/ (14.08.2012).
[4] www.focus.de/auto/news/pkw-bestseller-in-europa-drei-deutsche-an-der-spitze_aid_686929.html (14.08.2012).
[5] www.michelin.de/ (25.06.12).
[6] www.dunlop.eu/dunlop_dede/; (25.06.12)
[7] www.continental-reifen.de/; (25.06.12).
[8] www.bridgestone.de/; (25.06.12).
[9] www.goodyear.eu/de_de/; (25.06.12).
[10] www.pirelli.com/; (25.06.12).
[11] www.fulda.com/fulda_de_de/ (25.06.12).
[12] www.hankookreifen.de/ (25.06.12).
[13] www.uniroyal.de/ (25.06.12).
[14] www.spiegel.de/auto/aktuell/blauer-engel-reifenhersteller-boykottieren-oeko-siegel-a-49625.html (07.10.2012).
[15] www.automobil-industrie.vogel.de