

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 extent 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 Lärminderungspotenzialen 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 Lärminderungspotenziale im Bereich der Reifen-Fahrbahn-Interaktion zu finden sind.

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.



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.

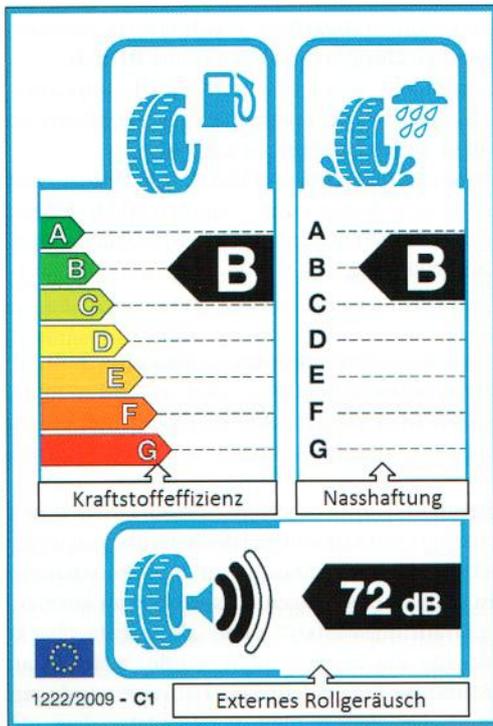


Bild 1 Reifenlabel [3].

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 Empfeh-

lungen 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 Geräuschenstehung mit steigender Laufleistung verstärkt. Fünf der 20 befragten Reifenhändler machten zudem auf das „Reifenlabel“ 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].