



EU Reifenlabel

Kunden müssen Reifenzeugnisse lesen lernen

München, 1. März 2012 - Die EU will es Reifenkäufern ermöglichen, mit einem Blick gute von schlechten Pneu zu unterscheiden. Dazu tritt am 1. November 2012 die einheitliche Kennzeichnungspflicht für Neureifen in Kraft. Pkw- und Lkw-Reifen, die ab dem 1. Juli 2012 produziert werden, müssen dann ein Zeugnis tragen: das Reifenlabel. Drei Noten sind darauf zu sehen. Doch deren Bedeutung sowie die Interpretation ihrer Kombination wollen gelernt sein.

Reifen gehören zu jenen Produkten, denen etliche Autofahrer ein vergleichsweise geringes Interesse entgegenbringen. Dabei handelt es sich bei Qualitätsreifen um hochwertige Hightech-Produkte, die für die Verkehrssicherheit und den Klimaschutz wichtige Beiträge leisten. „Genau darauf soll das EU Reifenlabel die Käufer ab dem 1. November 2012 aufmerksam machen“, sagt Herbert Reul (CDU), Vorsitzender des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie im Europäischen Parlament, Brüssel/Straßburg. „Dies geschieht, indem das Label die Leistungen eines Reifens in drei wichtigen Kategorien kennzeichnet: Rollwiderstand, Nasshaftung und Abrollgeräusch.“ (Siehe beiliegende Info-Grafik)

Der **Rollwiderstand** ist maßgeblich für den Anteil des Reifens am Spritverbrauch. Die Bewertung auf dem Label erfolgt in sieben Klassen von A (grün) bis G (rot). Die Klasse D ist allerdings nicht belegt. Reifen der Klasse A haben den geringsten Kraftstoff-Verbrauch, Reifen der Klasse G den höchsten. „Von Klasse zu Klasse steigt der Spritverbrauch um jeweils 2,5 bis 4,5 Prozent, das sind ca. 0,10 bis 0,15 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometern“, beziffert Michael Borchert, Geschäftsführer Marketing und Vertrieb der Pirelli Deutschland GmbH, die Unterschiede. „Zwischen A und G liegen demnach rund 0,7 Liter Mehr- beziehungsweise Minderverbrauch.“ Dem entspreche die Menge von 1,2 bis 1,6 Kilogramm CO₂.

Die **Nasshaftung** ist entscheidend für die Verkehrssicherheit, zu welcher der Reifen beitragen soll. Auch hier gibt es sieben Bewertungsklassen von A bis G, allerdings ohne einen Farbcode.



Reifen mit dem kürzesten Bremsweg - gebremst aus Tempo 80 km/h auf nasser Fahrbahn - erhalten ein A. Michael Borchert: „Der Bremswegunterschied von einer Klasse zur nächsten beträgt jeweils drei bis sechs Meter. Weil die Klassen D und G nicht belegt sind, liegt zwischen den Klassen A und F also ein Bremswegunterschied von rund 18 Metern.“ Dem entspreche eine Aufprallgeschwindigkeit von über 40 km/h.

Das **Abrollgeräusch** eines Pneus ist wichtig für die Umwelt und das Wohlbefinden der Fahrzeuginsassen. Ihre Lautstärke wird außerhalb des Autos gemessen und auf dem Label in Dezibel (dB) angegeben. Daneben befindet sich ein Piktogramm mit drei Schallwellen. Ist die kleinste dieser Wellen geschwärzt, bedeutet dies: Das externe Rollgeräusch des Reifens unterschreitet künftig geltenden EU-Grenzwerte um drei Dezibel. Zwei geschwärzte Schallwellen signalisieren: Das externe Rollgeräusch des Reifens entspricht bereits den künftig geltenden EU-Grenzwerten. Drei geschwärzte Schallwellen zeigen: Das externe Rollgeräusch des Reifens entspricht den bislang geltenden EU-Grenzwerten.

„Das Label wird Reifenkäufer dabei unterstützen, eine sachkundige Wahl zu treffen“, ist EU-Parlamentarier Hebert Reul überzeugt. Daraus resultierten mehrere Vorteile. „Wer gute Reifen fährt, senkt die Unfallquote, den Energieverbrauch und den Schadstoff-Ausstoß im Straßenverkehr.“

Bei der Entwicklung des Reifenlabels stand das Energielabel Pate, das seit Jahren an großen Elektrogeräten wie Kühlschränken, Geschirrspülmaschinen oder Wäschetrockner klebt. Auf dem europaweit einheitlichen Etikett finden sich die wichtigsten technischen Daten des Geräts sowie die Angabe zum Energieverbrauch. Premiumprodukte zeichnen sich durch Bewertungen wie A+ und A++ aus. Von dieser Erfahrung geprägt werden zahlreiche Reifenkäufer eher verwundert auf die Werte der EU Reifenlabel schauen. Denn in der ersten Phase nach Einführung des Labels werden selbst Premiumreifen wahrscheinlich keine A-Einstufung sowohl beim Rollwiderstand als auch bei der Nasshaftung vorweisen können. „Der Grund dafür ist einfach“, erläutert Norbert Allgäuer, Leiter Pirelli Tyre Campus. „Weil die Elektrogeräte immer besser werden, musste das Kennzeichen für Spitzenwerte binnen kurzer Zeit mehrmals modifiziert werden. Das wollte die EU-Kommission diesmal verhindern und legte für Reifen extrem hohe Anforderungen fest, um beim Rollwiderstand und beim Nassbremsen ein A zu erhalten.“



Um die Angaben auf dem Label richtig einschätzen zu können, muss der Reifenkäufer zudem wissen: Ein ausgewogener Spitzenreifen erzielt nicht allein in den drei Label-Kategorien Rollwiderstand, Nasshaftung und Geräusentwicklung gute Werte, sondern bringt zugleich in über 20 anderen wichtigen Eigenschaften Top-Leistungen. Zum Beispiel beim Bremsen auf trockener Straße, bei der Aquaplaning-Sicherheit, bei der Laufleistung, beim Handling auf Schnee und Eis. Damit dies gelingt, müssen Reifenentwickler zahlreiche Zielkonflikte meistern.

Reifen-Experte Professor Dr. Gert Heinrich, Leiter des Teilinstituts Polymerwerkstoffe des Leibniz-Instituts für Polymerforschung Dresden e.V. (IPF), erläutert den Begriff: „Es ist vergleichsweise einfach, den Rollwiderstand eines Reifens stark zu reduzieren. Das aber geht auf Grund der physischen Eigenschaften des Gummis stets zu Lasten der Nasshaftung. Das bedeutet: Reduziert ein Entwickler den Rollwiderstand, verringert er automatisch die Rutschfestigkeit des Pneus auf nasser Fahrbahn, den Nassgriff.“

Nun gilt in der Reifenentwicklung die Gleichung: je geringer der Nassgriff, desto länger der Bremsweg. Daher haben einseitig Rollwiderstands-optimierte Reifen ein hohes Sicherheitsrisiko. Andererseits bekommt ein Entwickler, der die Nasshaftung verbessern will, automatisch Probleme mit einem hohen Rollwiderstand. Es ist ein klassischer Zielkonflikt, von denen es in der Reifenentwicklung über 50 gibt.

Unfallforscher wie Professor Dipl.-Ing. Dietmar Otte, Leiter der Verkehrsunfall-Forschung Hannover der Medizinischen Hochschule Hannover MHH, empfehlen Reifenkäufern, stets alle drei Bewertungen des Labels im Blick zu haben: „Hat ein Reifen beim Rollwiderstand ein B, beim Nassgriff aber nur ein E, dann geht die Wirtschaftlichkeit eindeutig zu Lasten der Sicherheit.“ Sichere und zugleich umweltverträgliche Produkte lägen in allen drei Kategorien im oberen Bereich.

Für Pirelli Geschäftsführer Michael Borchert steht fest: „Das Reifenlabel wird den Endverbrauchern sicher dabei helfen, eine gute Vorauswahl zu treffen. Weil aber nur drei von über 20 wichtigen Kriterien bewertet werden, bleiben die Lektüre der Reifentests anerkannter Fachzeitschriften und erst recht die kompetente Fachberatung im Reifenhandel unverzichtbar.“



Info-Kasten

Der Terminplan zur Einführung des Reifenlabels

Offiziell tritt die einheitliche Kennzeichnungspflicht für Neureifen am 1. November 2012 in Kraft. „Allerdings dürfen die Hersteller ihre Reifen schon früher mit den Labeln kennzeichnen“, erläutert Peter Sponagel, Geschäftsführer Technik des Wirtschaftsverbandes der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk) in Frankfurt am Main. „Konkret: Ab dem 01. Juni 2012 ist es zulässig, dass Reifenhändler in ihren Verkaufsräumen Reifen präsentieren, an denen ein EU Label hängt oder klebt.“

Dies ist aber nicht das einzige wichtige Datum vor dem offiziellen Start, wie Peter Sponagel betont. „So müssen die Hersteller bis zum 1. Juli 2012 für jeden Reifen, den sie ab diesem Stichtag produzieren, die Werte für das Label bereits ermittelt haben und der EU-Kommission auf Anfrage vorlegen können.“ Das gilt übrigens auch für Lkw-Reifen, obwohl sie kein Reifenlabel erhalten. Allerdings: Die Reifenhersteller und die Reifenhändler müssen die Endverbraucher über die Werte der Lkw-Reifen in den drei Label-Kategorien informieren.

Weitere Pflichten für Industrie und Handel:

- Spätestens zum 30. Oktober 2012 müssen die Reifenhersteller dem Reifenhandel das erforderliche Informations-Material zur Verfügung stellen: Jeder Pkw- und Lkw-Reifen, der seit dem 01. Juli 2012 gefertigt wurde, muss einen Label-Aufkleber auf der Lauffläche tragen oder mit einem Flyer ausgeliefert werden, auf dem das Label zu sehen ist.
- Zudem muss jeder Reifensteller ab dem 01. November 2012 in allen Produktwerbungen (in Printmedien, im Web, in TV- und Radio-Spots) auf die Label-Werte des beworbenen Pkw- und Lkw-Reifens hinweisen.
- Ab dem 01. November 2012 muss der Reifenhandel in seinen Verkaufsstellen seine Kunden über die Inhalte des Reifenlabels informieren. In den Verkaufsräumen müssen jene Reifen, die seit dem 01. Juli 2012 produziert wurden, mit einem Reifenlabel gekennzeichnet sein.
- Wenn Mitarbeiter des Reifenhandels in Beratungsgesprächen Reifen empfehlen, müssen sie die Kunden auf die Label-Werte dieser Reifen hinweisen.

- Nach dem Reifenkauf muss der Reifenhändler dem Kunden die Label-Daten des gekauften Reifens zur Verfügung stellen. Dazu kann er die Daten auf die Rechnung drucken oder dem Kunden den Info-Flyer des Herstellers mitgeben.

Kester Grondey
External Communications

Pirelli Deutschland GmbH
Brabanter Strasse 4
80805 München
Tel.: 089/14908-571
Fax: 089/14908-581
mailto: kester.grondey@pirelli.com