

GTÜ prüft Winterreifen: Neues Reifenlabel widerspricht

Testkriterien

Auch SUV mit Allradantrieb brauchen im Winter richtige Winterreifen. Obwohl bei dieser Fahrzeuggattung viel Traktion vorhanden ist, fordert das stramme Gewicht spätestens beim Bremsen seinen Tribut. Doch was ist der richtige Winterreifen? Er muss nicht nur auf Schnee, sondern auch auf Nässe und bei trockener Straße funktionieren. Ein Anspruch, den das ab 1. November 2012 für alle Neureifen obligatorisches Reifenlabel nur ungenügend abdeckt. Die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) und der Auto Club Europa (ACE) wollten es genau wissen und haben sieben aktuelle Premium-Winterreifen für kleine SUV getestet.

Im Grunde als Orientierungshilfe für Verbraucher gedacht, bildet das neue Label nur drei Qualitäten ab: den Rollwiderstand, die Nasshaftung und die Außengeräusentwicklung. Wichtige Wintereigenschaften wie das Fahrverhalten auf Schnee und Eis werden nicht berücksichtigt. Schon beim ersten Blick auf die Labelwerte wird klar: Keiner der aktuellen Matsch- und Schneespezialisten des Winterreifentests erreicht Spitzenwerte in den genannten drei Disziplinen. Müssen sie auch nicht, sagen GTÜ und ACE, denn diese Eigenschaften stehen technisch bedingt in vielen Fällen im Widerspruch zu den übrigen Testkriterien.

Die Unterschiede unter den Premiummarken sind gering, daran hat auch die Einführung Reifenlabels nichts geändert. Bridgestone fährt durch die Summe der Qualitäten mit dem neuen Blizzak LM-80 den Sieg nach Hause, dicht gefolgt vom Continental Cross Contact Winter. Goodyear Ultra Grip 8, Nokian WR D3 und Semperit Speed Grip 2 sind ebenfalls sehr zu empfehlen. Der Dunlop SP Winter Sport 4D verpasst das Prädikat „sehr empfehlenswert“ nur um Haaresbreite.

Auf schneebedeckter Fahrbahn überzeugt der Semperit Speed Grip 2 mit denkbar knappem Vorsprung. Continental Cross Contact Winter und Nokian WR D3 folgen mit nur einem Punkt Abstand. Am meisten Punkte büßt hier der neu entwickelte Bridgestone

Blizzak LM-80 ein, ohne wirklich schlechte Werte zu zeigen. Möglicherweise waren hier andere Entwicklungsschwerpunkte gefragt.

Die Antwort gibt der Bridgestone in der nächsten Disziplin: Auf Nässe belegt die Neuentwicklung den zweiten Platz, knapp hinter dem äußerst Aquaplaning-resistenten Goodyear Ultra Grip 8, der so schnell wie kein anderer durch die Pfützen pflügen kann. Dennoch besitzt der Goodyear nur den Labelwert E im Feld Nassgriff. Die Erklärung liegt auf der Hand: Zur Erstellung der Labelwerte wird nur die reine Bremsleistung gemessen, dazu nur im Verhältnis zu einem bestimmten Referenzreifen. Der Bridgestone brems auch im Test besser und fällt somit zu Recht in die Kategorie C. Warum aber Nokian und Pirelli ebenfalls mit C klassifiziert werden, obwohl diese Reifen im Test schlechter verzögern als der Goodyear, erklärt sich einfach: Im Grunde sind die vom jeweiligen Hersteller selbst ermittelten Labelwerte durch die völlig andere Messprozedur ohnehin kaum mit den im Test an einem realen Fahrzeug ermittelten Werten vergleichbar. Eher möglich ist das bei Außengeräuschemessungen und der maschinellen Überprüfung des Rollwiderstandes. Doch auch hier zeigen sich einige Abweichungen zwischen den angegebenen Labelwerten und den Testwerten.

In Sachen Rollwiderstand holt sich der Bridgestone dann auch die entscheidenden Punkte, die ihm letztendlich zum Gesamtsieg verhelfen. Kein anderer Reifen rollt so leicht, auch wenn die übrigen Leistungen auf trockener Fahrbahn eher durchschnittlich sind. Besonders der Nokian macht auf trockener Straße eine deutlich bessere Figur. Am anderen Ende der Skala – und das nicht nur beim Rollwiderstand – findet sich der aus der Vorserie stammende Pirelli-Testreifen wieder, bei dem die Entwicklung noch nicht beendet ist. Pirelli hat bereits angekündigt den Reifen bis zur Markteinführung nochmals nachzubessern. (ampnet/jri)