
Reifentest im Polarwinter: Wissenschaft statt Popometer

Von Peter Schwerdtmann

Die Karawane zieht wieder in die Dunkelheit, in den Winter am Polarkreis. Hunderte von Entwicklern, Mechanikern und Testfahrern und Hunderte von Prototypen und Versuchswagen verteilen sich auf die wenigen Ortschaften längs der magischen Linie 66 Grad 33 Minuten Nord auf die Testgelände in Schweden und in Finnland. Von Mini bis Maybach nutzen sie alle die lange, kalte Polarnacht, um in dem extremen Klima auf Eis und Schnee optimale Testbedingungen zu nutzen. Wenn sie Glück haben, wird ihnen das Wetter dazu bis März 2017 Zeit lassen.

Doch die meisten Tester befassen sich nicht mit den kompletten Fahrzeugen, sondern mit dessen Komponenten, vorzugsweise mit denen, die für Fahrdynamik und den Kontakt mit der Fahrbahn zuständig sind – Bremssysteme zum Beispiel oder Reifen. Vincent Ferrari Lopes ist einer von ihnen. Er leitet das Arctic Center, das Goodyear-Dunlop-Testcenter im finnischen Saariselkä nahe Ivalo. Trotz seines zweiten Vornamens und seiner Funktion als Leiter besteht auch sein Alltag im Testen von Reifen auf „normalen“ Serienfahrzeugen. Der 3er-BMW, der Volkswagen Golf und Mercedes-Benz-Limousinen bestimmen seinen Alltag.

Das spektakuläre Driften auf den prachtvoll präparierten Teststrecken auf festgefahretem Schnee und besonders auf dem Eis zur Lockerungsübung nach Feierabend: Der Arbeitstag dient dem Abspulen eines streng geregelten Versuchsprogramm. Rund 50 Kriterien prüfen die Fahrer bei jedem Reifen in den Prüfcener des Unternehmens. Dazu gehören Sicherheits-, Leistungs- und Umweltparameter wie Bremsen und Handling sowie das komplette Winterprogramm bis hin zum Verhalten auf sehr kaltem Eis und Schnee. Lopes besteht darauf, Reifen zu testen sei eine exakte Wissenschaft.

Dabei wird mit den so genannten Objektivtests begonnen, die strengen Messverfahren und Prozessen folgen. Das erfordert Disziplin. „Nur wer ausreichend Erfahrung bei den Objektivtests gesammelt hat, wird auch bei den Subjektivtests eingesetzt“, berichtet Lopes. Dabei werden die Reifen vom Fahrer ohne Messinstrumente und Computerhilfe rein subjektiv bewertet. „Auch, wenn jemand über gute Fahrkenntnisse verfügt, dauert es mehrere Jahre, bis man zu einem guten Reifentester ausgebildet ist“, stellt Lopes nicht ohne Stolz auf seine Mannschaft im Arctic Center fest.

Reifentester sind unfreiwillige Nachtschwärmer, nicht nur, weil sie in der dunklen Jahreszeit unterwegs sind. Viele Tests werden nachts durchgeführt, weil dann die Bedingungen konstanter bleiben als tagsüber, wenn die Sonne ab der Wintersonnenwende jeden Tag ein bisschen mehr über den Horizont schaut. Wenn die Temperaturen über null Grad Celsius steigen, zieht die Karawane weiter auf die Südhalbkugel, wo dann der Winter beginnt. Goodyear Dunlop testet im Nordwinter in Finnland und in der Schweiz, im Südwinter in Neuseeland.

In Neuseeland wird die Nachtarbeit auch wegen der Zeitverschiebung zur Regel. Doch auch „in Skandinavien verbringen wir zuweilen drei Wochen im Dunkeln, ohne die Sonne zu sehen“, erzählt der Belgier in vorbildlichem Deutsch. „Auch die extreme Kälte ist gewöhnungsbedürftig. In Neuseeland arbeiten wir öfter in der Nacht, um die besseren Bedingungen zu nutzen, aber auch, um uns mit unseren Kollegen in Europa abstimmen zu können.“ Der Zeitunterschied beträgt einen halben Tag.

Damit haben die Tester um Lopes nun noch keine Probleme. Jetzt herrscht eher die Sorge vor, dass der Winter im November nicht so kalt ausfällt, dass das Präparieren der

Teststrecken schnell vorankommt. Noch liegen die Temperaturen mit mildem Frost tagsüber und nachts zu hoch. Doch das kann morgen schon anders sein. Tagestemperaturen von minus 25 Grad sind nicht selten. Da kann die Arbeit auf den Teststrecken schon mühsam werden, wenn etwa Messgeräte neben der Strecke aufgebaut werden müssen. Wer am Steuer sitzt, hat es besser, weil der Motor heizt. Weil das so ist, stehen die Autos nicht nur auf dem Testgelände, sondern oft mit laufendem Motor am Fahrbahnrand oder hängen am Stromkabel für die elektrische Kühlwasserheizung. Dieselmotoren in Personenwagen sind deswegen hier im hohen Norden eher selten,

Auf den verschiedenen Teststrecken und Prüfständen prüft Goodyear Dunlop jedes Jahr mehr als 70 000 Reifen. Die spulen mit Testingenieuren, Technikern und Testfahrern auf Strecken und Rollenprüfständen mehr als 100 Millionen Kilometer pro Jahr ab. Dazu tragen die Fahrer im Arctic Center beim Wintertest unter erschwerten Bedingungen bei: Vier bis acht Reifensätze und 15- bis 20-mal Reifenwechsel pro Tag sind normal. Und der Arbeitstag endet erst, wenn der Fahrer seinen Bericht abgeliefert hat. Vielleicht bleibt danach noch Zeit oder Lust für ein paar Drifts zur Entspannung. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Goodyear Arctic Center.

Foto: Foto: Peter Schwerdtmann



Goodyear Arctic Center.

Foto: Foto: Peter Schwerdtmann



Goodyear Arctic Center.

Foto: Foto: Peter Schwerdtmann



Goodyear Arctic Center.

Foto: Foto: Peter Schwerdtmann



Goodyear Arctic Center.

Foto: Foto: Peter Schwerdtmann