
Mit roten Nasen zu guten Winterreifen: Goodyear testet am Polarkreis

Von Hans-Robert Richarz

Wo schätzungsweise 190 000 Rentiere im weiten Umkreis durch die Wälder streifen. Wo der Legende nach der Weihnachtsmann seit vielen Jahren in der Nähe sein Quartier unterhält. Wo Hundeschlitten und Schneemobile zum Alltag gehören und wo die Aurora Borealis, das farbenprächtige Nordlicht, im Winter Kälte erprobte Touristen anlockt, dort überzieht Väterchen Frost von Anfang November bis Mitte April das Land mit Eis und Schnee. Ideale Bedingungen für Goodyear, den drittgrößten Reifenhersteller der Welt, hier ein Testgelände zu unterhalten, wo Winterpneus härtesten Prüfungen unterzogen werden.

Ende Januar ist es im 3000-Seelen-Nest Ivalo im äußersten Norden des finnischen Teil Lapplands besonders frisch. Die tägliche Höchsttemperatur liegt etwa 300 Kilometer nördlich des Polarkreises im Schnitt bei minus zehn Grad. Nachts kann das Quecksilber auch schon mal auf weit unter 30 Grad in den negativen Bereich sinken. Und die Nacht dauert. Vom 30. auf den 31. Januar zum Beispiel genau 18 Stunden und 35 Minuten. Vom 4. Dezember 2017 bis zum 8. Januar dieses Jahres herrschte durchgehend Polarnacht, ließ sich die Sonne also überhaupt nicht blicken.

Ivalo ist der Sitz des Verwaltungszentrums und hat die höchste Einwohnerzahl im Bezirk Inari, wo die Bevölkerungsdichte gerade einmal 0,5 pro Quadratkilometer beträgt. Hier befindet sich auch der nördlichste Flughafen Finnlands und damit der EU, den nicht nur Touristen aus aller Welt, sondern auch Tester, Ingenieure und Mechaniker zahlreicher Automobil- und Reifenhersteller benutzen, die hier ihre Produkte unter extremen Verhältnissen entwickeln und ausprobieren.

Eine knappe halbe Autostunde südlich von Ivalo liegt rechts der Europastraße 75 mitten im Kiefernwald und nahe an der Grenze zu Russland ein 25 Hektar großes Gelände mit sieben, voneinander getrennten Eis- und Schneepisten. Dort arbeiten bis zu zehn Tester, die allesamt über herausragendes Talent zum Autofahren auf glattem Untergrund verfügen müssen, von Mitte November bis Anfang April täglich ein umfassendes, aus zwei Bereichen bestehendes Programm ab. Es gibt einerseits objektive Tests bei denen ein Computer die entstehenden Daten von Bremswegen, Rundenzeiten und Reifenverschleiß misst, registriert und auswertet. Andererseits liefert das Feingefühl der Tester den subjektiven Eindruck jedes einzelnen vom jeweils ausprobiertem Reifen, was zum Beispiel in Bezug auf Traktion, Seitenführung, Brems- und Lenkverhalten oder dem mehr oder weniger starken Tritt aufs Gaspedal zu empfinden ist. Hierbei spielen Hirn, Augen, Hände, Füße und nicht zuletzt der Popo-Meter die Hauptrolle. Dabei beträgt das Pensum, das die Tester mit Unterstützung von Ingenieuren und Mechanikern absolvieren können, bis zu 240 Lkw- und Pkw-Reifen pro Tag.

Es gibt zwei äußerst kurvenreiche Schneepisten, sogenannte Handling-Strecken, die 1,0 beziehungsweise 1,3 Kilometer lang sind, und daneben eine etwas über einen halben Kilometer lange Eisroute, wo es ebenfalls auf Kurvenstabilität ankommt. Zwei nebeneinander liegende Geradeauswege, der eine von Schnee, der andere von Eis bedeckt, empfehlen sich für Slalomfahrten und Bremsmanöver. Außerdem stehen eine Kreisbahn mit Schnee und Eis und einem Durchmesser von 140 Metern zur Verfügung sowie ein schneebedeckter Hügel mit Anstiegen von fünf bis 20 Prozent, wo das Anfahren am Berg erprobt werden kann.

Wie wichtig Wintertests unter extremen Bedingungen für die Reifenindustrie sind, belegen Prognosen für die kommenden Jahre. Danach wird der jetzige Kraftfahrzeugbestand von 350 Millionen Autos bis 2022 um 1,4 Prozent weiter wachsen, wobei besonders der Anteil von SUVs erheblich zunehmen wird. Und auch die brauchen von Zeit zu Zeit neue Reifen. Zwar machen Sommerreifen mit 59,9 Prozent mehr als die Hälfte des Reifengeschäfts aus, doch auch Winterpneus (33,5 Prozent) spielen eine große Rolle. Den Rest machen Alljahresreifen aus. In Deutschland werden übrigens die meisten Winterreifen montiert. 33,8 Prozent der europäischen Pneufertigung für Matsch, Schnee und Eis gehen in die Bundesrepublik.

Eine Gruppe europäischer Journalisten, samt und sonders Spezialisten für Reifen- und Autothemen und daher schon von Berufs wegen von ihren überdurchschnittlichen Fähigkeiten als Autofahrer überzeugt, durfte sich einen Tag lang selbst als Tester versuchen und lernte das Staunen. Mit den Talenten der Testprofis von Goodyear auf Eis und Schnee konnte nämlich keiner von ihnen mithalten. Die müssen nämlich nicht nur ein ausgeprägtes Feingefühl für die motorisierte Fortbewegung auf extrem glattem Untergrund mitbringen, sondern darüber hinaus zwei Jahre trainieren bis sie auf das glatte Parkett in Ivalo losgelassen werden.

Vom Weihnachtsmann im – für finnische Verhältnisse – unweit gelegenen Korvatunturi und seiner dort beheimateten Rentierherde, wozu auch als Leittier Rudolph mit der roten Nase gehört, bemerkten die Journalisten leider nichts. Die roten Nasen trugen sie allerdings selbst nach kurzer Zeit zur Schau. Da kennt der Winter in Lappland kein Erbarmen und kümmert sich selbst darum. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Reifentest am Polarkreis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear