

Product information sheet
Delegated Regulation (EU) 2020/740

Supplier name or trademark:	Giti Tire
Model identifier:	A4057
Tyre size designation:	205/55R16
Load-capacity index:	94
Speed category symbol:	V
Fuel efficiency class:	C
Wet grip class:	B
External rolling noise class:	B
External rolling noise value:	72 dB
Severe snow tyre:	YES
Ice tyre:	NO
Date of start of production:	21/20
Date of end of production:	
Commercial name or trade designation:	4Seasons
Load version:	XL

Die EU möchte die Emissionen, die durch Transporte entstehen, bis 2050 um 60 % senken im Vergleich zu 1990. Um den Endverbraucher beim Kauf von Reifen dabei zu unterstützen, bessere Entscheidungen zu treffen, hat die EU ein neues Label eingeführt. Dieses soll das Bewusstsein der Verbraucher für das Reifenlabel erhöhen.

EU 740/2020 TRITT AM 1. MAI 2021 IN KRAFT

Eine wesentliche Änderung ist die Einführung einer öffentlichen Produktdatenbank mit Einträgen pro Reifentyp, die über einen QR-Code mit den einzelnen Labels verknüpft sind und den Zugriff auf ein Produktdatenblatt ermöglichen. Giti Tire begrüßt das neue EU Reifenlabel 2020/740, das den Endverbrauchern helfen soll, besser informierte Entscheidungen treffen zu können, was die Leistung und den Preis betrifft.

KENNZEICHNUNG VON REIFEN

VERURSACHTE EMISSIONEN

Der **Straßenverkehr** ist für rund **22 %** der Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich.

Die **Reifen** machen **20-30 %** des Kraftstoffverbrauchs eines Fahrzeugs aus.

Vorteile der neuen Reifenkennzeichnung

- Geringere Emissionen**
Reduzierung der CO₂-Emissionen um **10 Millionen Tonnen**
- Weniger Lärm**
Die Etiketten liefern Informationen zur Stärke des Außengeräuschs der Reifen (in Dezibel).
- Mehr Sicherheit**
Die neuen Etiketten erlauben Verbrauchern, Reifen mit besserer Nasshaftung zu wählen.
- Ersparnisse für Verbraucher**
Die Verbraucher sparen **2,8 Milliarden Euro** pro Jahr durch einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch.

Quelle: EPRS

europarl.eu

Um die neuen Regelungen verständlicher zu machen, haben wir in diesem Dokument die häufigsten Fragen und Antworten zu dem neuen EU-Reifenlabel zusammengestellt.

REIFENLABEL-RICHTLINIEN

1. Was ist das Ziel der neuen Reifenlabel-Richtlinien?	4
2. Was ändert sich beim Reifenlabel?	4
3. Für welche Reifen gilt das neue Label?	4
4. Ab wann gelten die neuen Richtlinien?	4
5. Können neue Label bereits an Reifen angebracht werden, die vor dem 1. Mai 2021 produziert wurden?	5
6. Kann ich Reifen, die noch das alte Label haben und auf Lager liegen, nach dem 1. Mai 2021 noch verkaufen?	5
7. Wer ist dafür verantwortlich, die Informationen dem Kunden zur Verfügung zu stellen?	5
8. Was ist das Produktdatenblatt?	7
9. Was ist neu an dem Label?	7
10. Welche Informationen enthält das neue Label?	7
11. Was ist EPREL?	8
12. Wo finde ich die Label und Produktdatenblätter?	9

KRAFTSTOFFEFFIZIENZ

13. Was verbirgt sich hinter den Rollwiderstandswerten?	9
14. Was ist der Rollwiderstand?	9
15. Wie wird der Rollwiderstand gemessen?	10
16. Wie wirkt sich der Rollwiderstand auf den Kraftstoffverbrauch aus? Welche anderen Faktoren beeinflussen den Kraftstoffverbrauch?	10
17. In welchem Zusammenhang stehen Rollwiderstand und Sicherheit?	11
18. Wie handhabt die Reifenindustrie die unterschiedlichen Rollwiderstandstestmaschinen?	11

HAFTUNG AUF NASSER STRASSE

19. Was verbirgt sich hinter den Nasshaftungswerten?	11
20. Wie beeinflusst der Haftungslevel auf nasser Straße die Sicherheit?	12
21. Wie ist der Zusammenhang zwischen Nasshaftung und Wintereigenschaften?	12

ROLLGERÄUSCHE

22. Wie werden Rollgeräusche gemessen?	12
23. Was verbirgt sich hinter den Rollgeräuschwerten?	13
24. Wie wirkt sich eine Geräuschklasse aus ?	13

SONSTIGES

25. Was ist der Point of Sale?	13
26. Warum brauchen POR-Offroadreifen kein Reifenlabel?	13
27. Warum brauchen Reifen mit Spikes kein Reifenlabel?	14
28. Gibt es Pläne, runderneuerte Reifen zu integrieren?	14
29. Muss ich Label zur Verfügung stellen, wenn ich die Reifen liefere, die zuvor im Internet gekauft wurden?	14
30. Wer ist dafür zuständig, die Einhaltung der Label-Richtlinien am Markt zu überwachen?	14
31. Was passiert, wenn ein Reifen während des Transports das Label oder den Aufkleber verliert?	14
32. Müssen die Labelinformationen auf Rechnungen gedruckt werden?	14

REIFENLABELRICHTLINIEN

1. WAS IST DAS ZIEL DER NEUEN REIFENLABEL-RICHTLINIEN?

Ziel ist es, auf die Umwelteffizienz aufmerksam zu machen und diese zu verbessern, ohne dabei die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen. Die aktualisierten Richtlinien zum EU-Reifenlabel EU 2020/740 sollen dem Verbraucher hauptsächlich Informationen zu den wichtigsten Aspekten von Sicherheit und Effizienz geben:

- ▶ Kraftstoffeffizienz
- ▶ Externe Rollgeräusche
- ▶ Haftung auf nasser Straße
- ▶ Wintereigenschaften bei Schnee
- ▶ Eigenschaften bei Eis (sofern verfügbar)

Die Kernbotschaft ist es, dem Verbraucher die Label-Informationen vor dem Reifenkauf (in digitaler Form) zu zeigen.

2. WAS ÄNDERT SICH BEIM REIFENLABEL?

Die neue Kennzeichnungsverordnung schreibt vor, dass Informationen zu bestimmten Leistungsmerkmalen der Reifen bereits vor dem Reifenkauf kommuniziert werden müssen. Um dem Kunden die Auswahl zu erleichtern, wird es ab dem 1. Mai 2021 eine von der EU verwaltete Datenbank (EPREL) geben.

Die Informationen werden für Pkw-Reifen (C1), Leicht-Lkw-Reifen (C2) und Lkw- und Busreifen (C3) zur Verfügung gestellt.

3. FÜR WELCHE REIFEN GILT DAS NEUE LABEL?

Die Kennzeichnungspflicht gilt nur für Pkw-Reifen (C1), Reifen für leichte Nutzfahrzeuge (C2) und Reifen für schwere Nutzfahrzeuge/Busse (C3).

Die folgenden Kategorien sind von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen:

- a) POR – professionelle Offroad-Reifen
- b) Klassik-Reifen, die nur für die Montage an Fahrzeugen bestimmt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1990 liegt
- c) T-Reifen – Ersatz- oder Notrad
- d) Reifen, deren Geschwindigkeitsindex weniger als 80 km/h beträgt
- e) Reifen, bei denen der Felgendurchmesser nicht größer als 254 mm ist oder größer als 635 mm
- f) Reifen, die mit zusätzlichen Vorrichtungen zur Verbesserung der Traktionseigenschaften ausgestattet sind, wie z. B. Spikereifen
- g) Reifen, die nur für die Montage an Fahrzeugen bestimmt sind, die ausschließlich für Rennen genutzt werden
- h) gebrauchte Reifen, es sei denn, diese Reifen werden aus einem Drittland eingeführt

Die Anforderungen für runderneuerte Reifen gelten, sobald ein geeignetes Prüfverfahren zur Messung der Leistung solcher Reifen verfügbar ist.

4. AB WANN GELTEN DIE NEUEN RICHTLINIEN?

Reifen, die nach dem 1. Mai 2021 (DOT1821) hergestellt und auf den europäischen Markt gebracht werden, müssen mit dem neuen Label versehen werden. Reifen, welche vor diesem Datum produziert wurden oder sich im Markt befinden, müssen das „alte“ Label nach EC1222/2009 tragen. Diese Reifen können das „alte“ Label bis zum Verkauf behalten.

Es ist nicht nötig, das Label in der Vertriebskette zu ersetzen. Allerdings müssen Reifen, die vor dem 1. Mai 2021 produziert wurden und erst nach dem 1. Mai 2021 auf den Markt gebracht (importiert) werden, mit dem neuen Label versehen sein.

5. KÖNNEN NEUE LABEL BEREITS AN REIFEN ANGEBRACHT WERDEN, DIE VOR DEM 1. MAI 2021 PRODUZIERT WURDEN?

Ja, das ist möglich, da es keine rechtlichen Einschränkungen dafür gibt. In der Industrie ist es möglich, die Umstellung an einem Tag durchzuführen. Daher wird es in der EU vermutlich kurz vor dem 01. Mai 2021 Reifen mit neuem Label bereits geben.

6. KANN ICH REIFEN, DIE NOCH DAS ALTE LABEL HABEN UND AUF LAGER LIEGEN, NACH DEM 1. MAI 2021 NOCH VERKAUFEN?

Alle Reifen auf Lager, die vor dem 1. Mai 2021 (DOT1721) produziert wurden und auf den Markt gekommen sind, können mit dem alten Label verkauft werden. Das Label muss nicht ausgetauscht werden.

7. WER IST DAFÜR VERANTWORTLICH, DEM KUNDEN DIE INFORMATIONEN ZUR VERFÜGUNG ZU STELLEN?

Es gibt mehrere Akteure, die sicherstellen müssen, dass die Verbraucher informiert werden:

- ▶ Pflicht der Reifenlieferanten
- ▶ Pflicht der Reifenlieferanten in Bezug auf die Produktdatenbank
- ▶ Pflicht der Reifenhändler
- ▶ Pflicht der Fahrzeuglieferanten und Fahrzeughändler
- ▶ Pflicht von Hosting-Dienstleistern
- ▶ Pflicht der EU-Mitgliedsstaaten

Ein Reifenlieferant ist ein Hersteller, der in der Union niedergelassen ist, ein autorisierter Vertreter eines Herstellers, der nicht in der Union niedergelassen ist, oder ein Importeur, der ein Produkt auf dem Markt in der Union platziert.

KERNPFLICHTEN VON REIFENLIEFERANTEN

Die Hersteller müssen sicherstellen, dass C1-Reifen, C2-Reifen und C3-Reifen, die auf den Markt kommen, Folgendes unentgeltlich beigefügt ist:

- a) jedem einzelnen Reifen ein Reifenlabel in Form eines Aufklebers, das den Anforderungen der neuen Richtlinien entspricht, sowie ein Produktdatenblatt.

ODER

- b) für jeden gleichen Reifensatz bzw. für jeden identischen Reifen ein gedrucktes neues Label, welches den gültigen Vorschriften entspricht, sowie ein Produktdatenblatt.

Für Reifen, welche im Fernabsatzgeschäft vermarktet werden, muss sichergestellt sein, dass das Reifenlabel in der Nähe des Preises ersichtlich ist sowie das Produktdatenblatt aufrufbar ist. Auf Anfrage muss dieses auch gedruckt werden können.

- ▶ Hersteller müssen sicherstellen, dass jede Werbung für einen bestimmten Reifen das Label dieses Reifens zeigt.

- ▶ Hersteller müssen sicherstellen, dass technisches Werbematerial für bestimmte Reifen das Label dieses Reifens zeigt.
- ▶ Hersteller haben diverse Verpflichtungen in Bezug auf die Produktregistrierung in EPREL.

KERNPFLICHTEN VON REIFENHÄNDLERN

Die Kernbotschaft ist es, den Endkunden die Labelinformationen vor dem Kauf (digital) zu zeigen. Händler stellen am Point of Sale sicher, dass Reifen mit einem Label ausgestattet sind, das den Anforderungen der Verordnung entspricht. Der Label-Aufkleber wird vom Hersteller zur Verfügung gestellt und muss gut sichtbar angebracht und vollständig lesbar sein. Zudem muss das Produktdatenblatt verfügbar sein.

- ▶ Die Händler stellen sicher, dass bei jeder visuellen Werbung für einen bestimmten Reifentyp der Reifenaufkleber zu sehen ist. Wenn in der visuellen Werbung der Preis dieses Reifentyps angegeben wird, muss das Reifenlabel in der Nähe der Preisangabe angebracht sein.
- ▶ Die Händler stellen ebenfalls sicher, dass bei allen technischen Werbemitteln für bestimmte Reifen das Reifenlabel abgebildet ist.
- ▶ Die Händler stellen sicher, dass dem Endkunden vor dem Kauf eine Kopie des Labels zur Verfügung gestellt wird, wenn der Reifen zum Zeitpunkt des Verkaufs nicht für den Kunden sichtbar ist.
- ▶ Bei Reifen, die über das Internet verkauft oder angeboten werden, müssen Händler sicherstellen, dass das Reifenlabel in der Nähe der Preisangabe platziert wird und das Produktdatenblatt zugänglich ist.
- ▶ Die bisherige Pflicht, das Label auf Rechnungen zu platzieren, entfällt durch die neue Verordnung.

KERNPFLICHTEN VON FAHRZEUGHERSTELLERN UND FAHRZEUGHÄNDLERN

Wenn Endkunden ein neues Fahrzeug erwerben möchten, müssen Fahrzeughersteller und -händler diesen Kunden vor dem Verkauf das Reifenlabel für die mit dem Fahrzeug angebotenen oder an dem Fahrzeug montierten Reifen sowie jegliches relevante technische Werbematerial zur Verfügung stellen und sicherstellen, dass das Produktinformationsblatt zugänglich ist.

KERNPFLICHTEN VON HOSTING-DIENSTLEISTERN

Wenn ein Dienstleister den Verkauf von Reifen über seine Internetseite anbietet, muss er die Darstellung des EU-Labels und des Produktdatenblatts des Herstellers in der Nähe der Preisangabe ermöglichen. Zusätzlich muss der Dienstleister den Händler über die Verpflichtung zur Anzeige von Label und Datenblatt informieren.

KERNPFLICHTEN DER EU-MITGLIEDSSTAATEN

Hat die EU hinreichenden Grund zu der Annahme, dass ein Hersteller die Richtigkeit des Reifenlabels nicht sicher gestellt hat, prüft sie, ob die auf dem Label angegebenen Klassen und etwaigen zusätzlichen Leistungsangaben mit den Werten und den vom Lieferanten vorgelegten Unterlagen übereinstimmen.

Gemäß der Verordnung (EU) 2019/1020 stellen die Mitgliedsstaaten sicher, dass die nationalen Marktüberwachungsbehörden ein System von Routine- sowie Ad-hoc-Inspektionen von Verkaufsstellen einrichten, um die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen.

8. WAS IST DAS PRODUKTDATENBLATT?

Eine zusätzliche Anforderung der neuen Verordnung ist, dass dem Kunden beim Kauf des Reifens das Produktdatenblatt gezeigt werden muss. Der Kunde kann dieses in der öffentlich zugänglichen EU-Datenbank EPREL einsehen sowie herunterladen, alternativ auch auf den Webseiten von GT Radial.

9. WAS IST NEU AN DEM LABEL?

Das aktuelle Reifenlabel ist mittlerweile seit 8 Jahren in Verwendung und wurde aus verschiedenen Blickwinkeln überarbeitet.

Die wichtigsten Neuerungen lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- ▶ Das Layout des Labels folgt dem EU-Standard für ECO-Kennzeichnungen
- ▶ Öffentlicher Zugang zu Label und Produktdatenblatt via QR-Code, der auf das Label gedruckt wird
- ▶ Reorganisation der Labelklassen: Es wird nur noch die Klassen A–E geben
- ▶ Einführung des Schnee-Grip-Symbols (3PMSF) auf dem Label
- ▶ Einführung des Eis-Grip-Symbols auf dem Label (nur für C1-Reifen)
- ▶ Label wird auf Lkw-Reifen eingeführt (dies war vorher nicht erforderlich)

Delegated Regulation (EU) 2020/740	
Supplier name or trademark:	PT Gajah Tunggal Tbk
Model identifier:	EV99938Q
Tyre size designation:	315/80R22.5
Load-capacity index:	156
Load-capacity index (Load index for Dual mounting):	150
Speed category symbol:	L
Fuel efficiency class:	D
Wet grip class:	C
External rolling noise class:	B
External rolling noise value:	74 dB
Severe snow tyre:	Yes
Date of start of production:	33/19
Date of end of production:	
Commercial name or trade designation:	GDR655+
Additional information:	
Load-capacity index (Single load index for Additional Service Description):	154
Load-capacity index (Dual load index for Additional Service Description):	150
Speed category symbol (for Additional Service Description):	M

beispielhaftes Produktdatenblatt

10. WELCHE INFORMATIONEN ENTHÄLT DAS NEUE LABEL?

Das neue Reifenlabel informiert über den Hersteller, den internen Produktcode, die Reifengröße und die Reifenklasse.

Das Label enthält 5 Leistungskriterien:

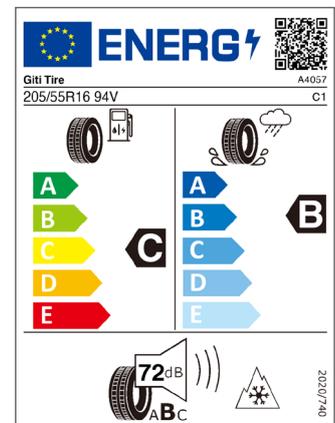
- ▶ Kraftstoffeffizienz
- ▶ Haftung auf nasser Straße
- ▶ Externe Rollgeräusche
- ▶ Schne- Grip
- ▶ Eis-Grip (nur C1-Reifen)

Für die Kraftstoffeffizienz und die Haftung auf nasser Straße wird die Leistung in 5 Klassen unterteilt, von A (am effizientesten) bis E (am wenigsten effizient).

Für Rollgeräusche wird das Messergebnis mithilfe von Buchstaben von A bis C auf dem Label angegeben, dabei steht A für ein geringes Rollgeräusch und C für ein starkes.

Für Schnee-Grip wird das 3PMSF-Symbol auf dem Label abgebildet.

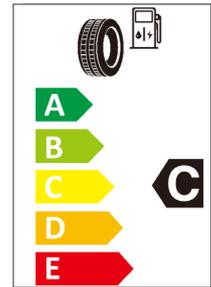
Für Eis-Grip wird das Eis-Grip-Symbol auf das Label gedruckt.



KRAFTSTOFFEFFIZIENZ

Die Kraftstoffeffizienz wird durch den Rollwiderstand der Reifen beeinflusst, der durch eine Deformation der sich drehenden Reifen verursacht wird. Dies führt zu Energieverlusten in Form von Hitze. Je größer die Deformation, desto höher ist der Rollwiderstand, und somit wird umso mehr Kraftstoff benötigt, um das Fahrzeug zu bewegen. Anders ausgedrückt: Weniger Rollwiderstand bedeutet weniger Kraftstoffverbrauch und daher geringere Fahrzeugemissionen, einschließlich CO₂.

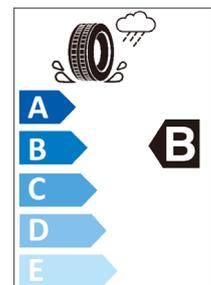
Der neue Aufkleber zeigt unterschiedliche Grade an Rollwiderstand an, wobei A am kraftstoffeffizientesten und E am wenigsten kraftstoffeffizient in der Klasse ist. Der schwarze Pfeil neben der Einstufung zeigt das Leistungsniveau des Produkts an. Kunden sollten darüber informiert werden, dass die tatsächlichen Kraftstoffeinsparungen und die Verkehrssicherheit stark vom Fahrerverhalten abhängen. Achtung: Ökologisches Fahren kann den Kraftstoffverbrauch entscheidend reduzieren. Außerdem muss der Reifendruck korrekt sein und regelmäßig überprüft werden, um einen optimalen Kraftstoffverbrauch zu erzielen.



HAFTUNG AUF NASSER STRASSE

Traktion bei Nässe oder Grip ist eine der wichtigsten Leistungseigenschaften jedes Reifens. Es gibt typischerweise ein Leistungsverhältnis, wenn Geräusch, Kraftstoffeffizienz und Sicherheitsleistungen wie Haftung auf nasser Straße kombiniert werden.

Die Kennzeichnung ermöglicht es Kunden, für sich selbst ihre bevorzugten Eigenschaften zu priorisieren. Die Kennzeichnung zeigt einen Bereich von 5 Stufen, wobei Reifen mit „A“ die beste Haftung auf nasser Straße zeigen und Reifen mit „E“ die geringste Haftung.



EXTERNE ROLLGERÄUSCHE

Externe Rollgeräusche werden in 3 Kategorien angegeben und in DB gemessen, gemäß der EU-Regulierung ECE117.

- ▶ A= 3 DB weniger als der aktuelle EU-Grenzwert dieses Produkts
- ▶ B= Angelehnt an den aktuellen EU-Grenzwert dieses Produkts
- ▶ C= Überschreitet den aktuellen EU-Grenzwert dieses Produkts



SCHNEE-GRIP

Wenn der Reifen das 3PMSF-Symbol trägt, hat er zuvor einen entsprechenden Test absolviert und hatte dabei min. 25 % mehr Schneetraction wie der sogenannte SRTT-Reifen (Standard Reference Test Tire).



EIS-GRIP

Wenn das Label ein Eis Grip Symbol trägt, hat der Reifen einen vorgegebenen Test absolviert und verfügt über ein Minimum an ISO-Standard-Grip-Niveau.



11. WAS IST EPREL?

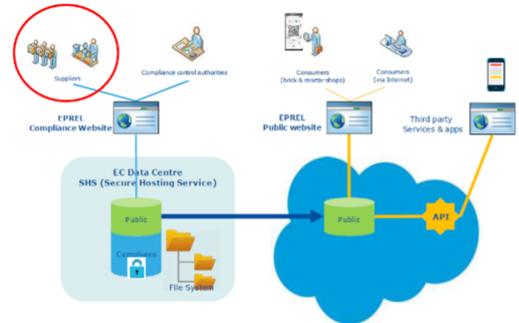
Das Reifenlabel ist Bestandteil der EU-Gesetzgebung zur Energieeffizienz von Produkten und fällt als solcher unter die Verordnung (EU) 2017/1369. Diese Verordnung wurde 2017 aktualisiert und ein neues, sehr wichtiges Element, das mit dieser Aktualisierung eingeführt wurde, ist die verpflichtende Produktregistrierung in einer öffentlichen, von der EU kontrollierten Datenbank (EPREL).

Laut der neuen Reifenlabel-Verordnung EU 2020/740 müssen Reifen ebenfalls als Produkte registriert werden. Giti als Reifenhersteller wird die Registrierung für alle in der EU verkauften Produkte erfüllen.

Aktuelle Produktkategorien, die in EPREL (European Product Registry for Energy Labelling) registriert sind:



EPREL Overview



12. WO FINDE ICH DIE LABEL UND PRODUKTDATENBLÄTTER?

Die Label und Produktdatenblätter sind ab dem 1. Mai 2021 in EPREL sowie auf der GT Radial Webseite zu finden.

KRAFTSTOFFEFFIZIENZ

13. WAS VERBIRGT SICH HINTER DEN ROLLWIDERSTANDSWERTEN?

Rollwiderstandswerte werden nach Vorgaben der Regulierung UN ECE117 in N/kN gemessen. Dies sind die entsprechenden Einstufungen:

Fuel efficiency class	C1 Tyres	C2 Tyres	C3 Tyres
	RRC in N/kN	RRC in N/kN	RRC in N/kN
A	RRC ≤ 6,5	RRC ≤ 5,5	RRC ≤ 4,0
B	6,6 ≤ RRC ≤ 7,7	5,6 ≤ RRC ≤ 6,7	4,1 ≤ RRC ≤ 5,0
C	7,8 ≤ RRC ≤ 9,0	6,8 ≤ RRC ≤ 8,0	5,1 ≤ RRC ≤ 6,0
D	9,1 ≤ RRC ≤ 10,5	8,1 ≤ RRC ≤ 9,0	6,1 ≤ RRC ≤ 7,0
E	RRC ≥ 10,6	RRC ≥ 9,1	RRC ≥ 7,1

14. WAS IST DER ROLLWIDERSTAND?

Der Rollwiderstand (RR) ist eine Kraft, die beim Abrollen eines Reifens entgegen der Fahrtrichtung wirkt. Durch das Fahrzeuggewicht verformt sich der Reifen bei Straßenkontakt. Diese Verformung wirkt sich in Trägheit aus, ähnlich wie bei einem Flummiball, der nach seinem ersten Aufprall auf den Boden nicht mehr die Höhe erreicht, von der aus er zuerst fallengelassen wurde.

Der Rollwiderstand (RR) des Reifens wird in Kraft (Newton) oder Wirkungsgrades (RRC) angegeben. Ein Vorteil des Wirkungsgrad ist, dass er sich leichter vergleichen lässt mit Reifen, die für verschiedene Fahrzeuge vorgesehen sind.

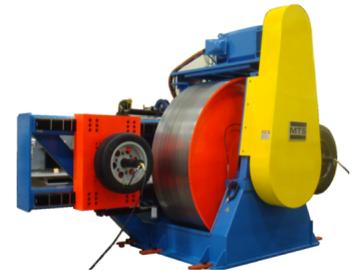
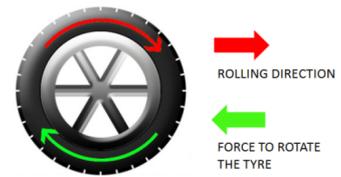
15. WIE WIRD DER ROLLWIDERSTAND GEMESSEN?

Der Rollwiderstand wird unter Laborbedingungen auf sehr komplexen Testmaschinen gemessen.

Das Testverfahren wird gemäß der ECE-Regelung 117 Anhang 6 durchgeführt. Dieses sieht eine Messung ohne jegliche Fahrwerkseinflüsse wie Spur- oder Sturzeinstellungen etc. vor, welchen der Reifen an einem Fahrzeug auf der Straße ausgesetzt wäre. Dieses Messverfahren ist extrem genau und alle externen Einflüsse werden ausgeblendet, d. h., man kann nur eine einzige Größe mit dem Lastindex vergleichen. Selbst die gleiche Größe mit unterschiedlichem Lastindex kann ein anderes Ergebnis bringen. Für gewöhnlich ergibt ein höherer Lastindex einen höheren RR-Wert.

Dies führt zu Abweichungen, wenn man eine kleine Reifengröße mit einer großen Reifengröße mit gleichem Profil und gleicher Konstruktion vergleicht.

Daher ist es normal, dass es bei einem breiten Größenportfolio zu unterschiedlichen Rollwiderständen kommt.



maschinelle
Rollwiderstandsmessung

16. WIE WIRKT SICH DER ROLLWIDERSTAND AUF DEN KRAFTSTOFFVERBRAUCH AUS? WELCHE ANDEREN FAKTOREN BEEINFLUSSEN DEN KRAFTSTOFFVERBRAUCH?

Der Motor muss Kraft aufbringen, um den Rollwiderstand zu kompensieren. Dies verbraucht Kraftstoff und trägt zum Gesamtkraftstoffverbrauch des Fahrzeugs bei. Als Faustregel gilt: Wenn der Rollwiderstand um 6 % gesenkt wird, reduziert sich der Kraftstoffverbrauch beim Pkw um 1 %.

Es gibt noch viele weitere Faktoren, die den Kraftstoffverbrauch beeinflussen: Aerodynamik, das Gewicht des Fahrzeugs, der Motorentyp, Komfort wie die Klimaanlage, die Neigung der Straße, der persönliche Fahrstil, das Reifendruckniveau, Beschleunigung, Geschwindigkeit oder allgemeine Verkehrsbedingungen und viele weitere. Ein Grad Unterschied (z. B. von C zu D) kann den Verbrauch um 0,08–0,1 l/100 km (oder 1,2–1,3 % des Normalverbrauchs) beeinflussen. Bei einer Fahrt von 1.000 km können bis zu 1,5–3 Liter eingespart werden.

Zusätzlich muss Folgendes bedacht werden:

- ▶ Ein neuer Reifen verbraucht 4–5 % mehr Kraftstoff als der gleiche abgenutzte Reifen
- ▶ Ein um 0,5 bar zu geringer Reifendruck kann den Kraftstoffverbrauch um bis zu 2–2,5 % erhöhen
- ▶ Eine um 10 km/h erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeit erhöht den Kraftstoffverbrauch um bis zu 8–10 % (bei 90 km/h)

17. IN WELCHEM ZUSAMMENHANG STEHEN ROLLWIDERSTAND UND SICHERHEIT?

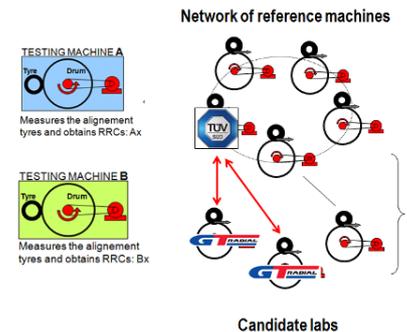
Es gibt viele verschiedene Eigenschaften des Reifens, die sich auf den Rollwiderstand auswirken. Der Rollwiderstand kann durch die Modifizierung bestimmter Parameter angepasst werden. Jedoch können einige der Parameter einen negativen Einfluss auf die Nasshaftung und die Wintereigenschaften haben. In der Reifenentwicklung wird darauf geachtet, an den richtigen Stellschrauben zu drehen, um die optimale Balance aus RR und Sicherheit zu finden.

18. WIE HANDHABT DIE REIFENINDUSTRIE DIE UNTERSCHIEDLICHEN ROLLWIDERSTANDS-TESTMASCHINEN?

Die Testmethode RRC (Indoor-Testmethode) kooperiert mit einem labor-abgestimmten System, das auf ein Netzwerk aus vielen Referenzlaboren zurückgreift.

Das Netzwerk aus Referenzmaschinen besteht aus Reifenherstellern und unabhängigen Testeinrichtungen.

Viele Sätze C1/C2/C3 werden auf den Referenzmaschinen gemessen sowie später auf einer „Kandidaten Maschine“ in unserem Fall RR Maschinen in China und Indonesien). Ein Korrelationsfaktor wird bestimmt um die gleichen Werte wie das Netzwerk der Referenzmaschinen zu erreichen.



HAFTUNG AUF NASSER STRASSE

19. WAS VERBIRGT SICH HINTER DEN NASSHAFTUNGSWERTEN?

Der Test wird gemäß Anhang 5 der UNECE-Regelung durchgeführt. Auf Grundlage des Nasshaftungskennwertes (G) wird die Nasshaftung auf dem Label in den Klassen A bis E dargestellt (gemäß untenstehender Tabelle).

Wet Grip Class	C1 Tyres	C2 Tyres	C3 Tyres
	G	G	G
A	$1,55 \leq G$	$1,40 \leq G$	$1,25 \leq G$
B	$1,40 \leq G \leq 1,54$	$1,25 \leq G \leq 1,39$	$1,10 \leq G \leq 1,24$
C	$1,25 \leq G \leq 1,39$	$1,10 \leq G \leq 1,24$	$0,95 \leq G \leq 1,09$
D	$1,10 \leq G \leq 1,24$	$0,95 \leq G \leq 1,09$	$0,8 \leq G \leq 0,94$
E	$G \leq 1,9$	$G \leq 9,94$	$G \leq 0,79$



Beim Nasshaftungstest wird der Testreifen mit dem sogenannten „Standard Reference Test Tyre“ (SRTT) verglichen, der von allen Herstellern verwendet wird.

Die Testreifen und auch der SRTT werden verglichen in einem Bremstest auf ISO-Straßenbelag bei kontrollierter Wasserfilmtiefe auf einem Anhänger oder Fahrzeug.

Die Ergebnisse des Nasshaftungstests werden mit den SRTT-Ergebnissen verglichen und dann entsprechend eingeordnet.

20. WIE BEEINFLUSST DER HAFTUNGSLEVEL AUF NASSER STRASSE DIE SICHERHEIT?

Auch wenn die Ergebnisse je nach Fahrzeug und Wetterbedingungen variieren können, kann der Unterschied zwischen den Klassen E und A bei einem bis zu 30 % kürzeren Bremsweg liegen (z. B. für ein Auto mit 80 km/h kann dies einen Bremsunterschied von 18 m bedeuten).

Nicht oft besteht die Möglichkeit für einen Kunden, den Unterschied zwischen A zu E zu testen, eher wird diese eine Labelklasse nach oben oder unten betragen

Der Bremswegunterschied für einen Pkw auf einem kontrollierten nassen Untergrund bei kontrollierter Wassertiefe kann bis zu 3 m mehr betragen. Ein anderes Beispiel: Ein Lkw, der seine Geschwindigkeit von 60 km/h auf 20 km/h reduziert, benötigt bei einem B-Label 30 Meter, um auf die niedrigere Geschwindigkeit abzubremesen. Bei einem C-Label kann dies bis zu 15 % betragen bzw. den Bremsweg auf 4 bis 5 Meter verlängern.

21. WIE IST DER ZUSAMMENHANG ZWISCHEN NASSHAFTUNG UND WINTEREIGENSCHAFTEN?

Eine Reifenmischung, die eine optimale Nasshaftung garantiert, kann dagegen bei Schnee und Eis nur eine geringere Leistung erbringen.

Für Winterreifen wird in der Regel eine Mischung verwendet, die speziell dafür entwickelt wurde, bei niedrigeren Temperaturen als Sommerreifen die beste Leistung zu erbringen. Daher sollte die Performance des Reifens immer unter Berücksichtigung der tatsächlichen Einsatzbedingungen beurteilt werden: Obwohl sie eine gute Gesamtleistung bieten, sind die meisten Winterreifen auf nasser Fahrbahn weniger leistungsfähig, da sie für die Maximierung der Leistung auf Schnee und Eis entwickelt wurden.

Das neue Label informiert mit dem 3PMSF-Symbol darüber, ob der Reifen für den Einsatz in normalen Winterbedingungen geeignet ist.



ROLLGERÄUSCHE

22. WIE WERDEN ROLLGERÄUSCHE GEMESSEN?

Geräuschttests für Label und Reifenzulassungen müssen gemäß der UNECE-Regelung 117 durchgeführt werden.

Der Geräuschttest ist ein sogenannter Pass-by-Test, bei dem ein mit 4 Testreifen bestücktes Fahrzeug typischerweise im Leerlauf mit ausgeschaltetem Motor bei verschiedenen Geschwindigkeiten auf einer nach ISO definierten Fahrbahnoberfläche abrollt. Dabei wird das Geräusch mit sehr empfindlichen Mikrofonen in einem Abstand von 7,5 Metern vom Fahrzeug auf beiden Seiten gemessen. Berücksichtigt wird laut Vorschrift die Anzahl der Dezibel, die beim Abrollen des Reifens entsteht.

WICHTIGER HINWEIS:

Der Geräuschpegel des Reifens (ausgedrückt in Dezibel) beschreibt die externen Geräusche des Reifens und nicht die Geräusche, die im Fahrzeug zu hören sind.



23. WAS VERBIRGT SICH HINTER DEN ROLLGERÄUSCHWERTEN?

Die Geräuschsymbole sind den bereits registrierten Produkten in der EU-Datenbank angepasst.

$N < LV - 3$	$LV - 3 < N \leq LV$	$N > LV$
		

Der externe Geräuschpegel ist in drei Kategorien unterteilt und wird in Dezibel (dB) im Vergleich zu den EU-Regelgeräuschpegeln (ECE117) gemessen.

A = 3 dB weniger als der aktuelle EU-Grenzwert für dieses Produkt

B = konform mit dem aktuellen EU-Grenzwert für dieses Produkt

C = nicht konform mit dem aktuellen EU-Grenzwert für dieses Produkt

24. WIE WIRKT SICH EINE GERÄUSCHKLASSE AUS ?

Die Auswirkungen einer zusätzlichen Steigerung (oder +3 dB(A)) mag auf dem Papier gering erscheinen, aber tatsächlich verdoppelt sich der Schalldruck.

Dies ist vergleichbar mit den Fahrgeräuschen von zwei Fahrzeugen im Vergleich zu denen von nur einem Fahrzeug.

Allerdings ist der Geräuschpegel hier, unter Verwendung der besten Reifen, vergleichbar mit den Fahrgeräuschen von vier Fahrzeugen (im Gegensatz zu den Geräuschen von einem).

SONSTIGES

25. WAS IST DER POINT OF SALE?

„Point of Sale“ bezeichnet einen Ort, an dem Reifen ausgestellt, gelagert oder zum Verkauf angeboten werden. Dies schließt auch Autohäuser ein, die Reifen zum Kauf anbieten, die nicht an Fahrzeugen montiert sind. Es ist ein Ort, an dem Reifen ausgestellt oder gelagert und zum Verkauf angeboten werden, einschließlich Autohäusern, in denen Reifen, die nicht an Fahrzeugen montiert sind, den Endnutzern zum Kauf angeboten werden. Zum Zeitpunkt der Kaufentscheidung sind entweder die Aufkleber auf den zum Verkauf angebotenen Reifen für den Verbraucher sichtbar oder die Etiketten zu den zum Verkauf angebotenen Reifen werden dem Verbraucher digital gezeigt oder ausgedruckt.

26. WARUM BRAUCHEN POR-OFFROADREIFEN KEIN REIFENLABEL?

POR-Reifen (Professional Off Road) wurden entwickelt, um eine entsprechende Performance auf sehr schlechten Straßen und im Gelände zu liefern. Dadurch können diese nicht die gültigen Regularien erfüllen und entsprechende Labelwerte einhalten. Der Einsatz von POR-Reifen im Straßenverkehr in Europa ist sehr gering und entspricht ca. 0,06 % aller verkauften Reifen im Ersatzmarkt.

27. WARUM BRAUCHEN REIFEN MIT SPIKES KEIN REIFENLABEL?

Es gibt keine offiziellen Tests für Geräusch, Nasshaftung und Rollwiderstand bei Reifen mit Spikes. Somit können diese Reifen nicht gekennzeichnet werden. Reifen, die jedoch mit Spikelöchern versehen sind, aber ohne Spikes verwendet wird, müssen gekennzeichnet werden.

28. GIBT ES PLÄNE, RUNDERNEUERTE REIFEN ZU INTEGRIEREN?

Die neue Verordnung sieht vor, Runderneuerungen einzubeziehen, sobald Testmethoden für sie verfügbar sind. Derzeit wird in Europa an der Entwicklung solcher Prüfmethode gearbeitet.

29. MUSS ICH LABEL ZUR VERFÜGUNG STELLEN, WENN ICH REIFEN LIEFERE, DIE ZUVOR IM INTERNET GEKAUFT WURDEN?

Nein, bei der Lieferung der Reifen müssen keine Kennzeichnungsinformationen angegeben werden, da die Kennzeichnungsinformationen bereits beim Kauf der Reifen angezeigt wurden.

30. WER IST DAFÜR ZUSTÄNDIG, DIE EINHALTUNG DER LABEL-RICHTLINIEN AM MARKT ZU ÜBERWACHEN?

Die Regulierung (EU) 2019/1020 soll für alle Reifen gelten, welche unter diese Regulierung fallen gemäß der Rechtslage.

Die EU-Kommission wird nach der Rechtsakte, die im Rahmen der Förderung und Unterstützung der Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs über die Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Reifen zwischen den Behörden der Mitgliedsstaaten, die für die Marktüberwachung zuständig sind oder die Kontrolle der in den Unionsmarkt eintretenden Reifen überwachen, sowie zwischen diesen Behörden und die Kommission durch engere Einbeziehung der Gruppe für administrative Zusammenarbeit bei der Kennzeichnung von Reifen. (ADCO)

Die Marktüberwachungsbehörden können die Kosten für die Dokumentenprüfung und die Prüfung physischer Produkte vom Lieferanten zurückfordern, wenn der Lieferant diese Verordnung oder die gemäß dieser Verordnung erlassenen einschlägigen delegierten Rechtsakte nicht einhält.

31. WAS PASSIERT, WENN EIN REIFEN WÄHREND DES TRANSPORTS DAS LABEL ODER DEN AUFKLEBER VERLIERT?

Wenn das Label oder das Produktdatenblatt dem Endverbraucher vor dem Kauf der Reifen gezeigt wurde, besteht keine weitere Verpflichtung, das Label dem Endverbraucher zu zeigen bzw. es am Reifen angebracht zu lassen.

32. MÜSSEN DIE LABELINFORMATIONEN AUF RECHNUNGEN GEDRUCKT WERDEN?

Dies wurde von der Verordnung EC1222/2009 gefordert, ist aber gemäß den neuen Richtlinien EU 2020/740 nicht mehr notwendig.

Für mehr Informationen wenden Sie sich an Ihren Ansprechpartner oder schreiben Sie eine Mail an:
welcome@reifengundlach.de
+49 2684 9450-0
www.gtradial.eu/de/eu-labelerklaerung