



Topclass gegen Allrounder

Beim Continental-Winterreifentest präsentierte sich die „Scandinavia“-Serie im Vergleich zur Allrounder-Reifenfamilie „Regional Traffic“ als Top-Bereifung auf Schnee und Eis.

Conti „Scandinavia“ versus Conti „Regional Traffic“

Beim Winterreifentest nahe am Polarkreis zeigte die „Scandinavia“-Serie von Continental sowohl auf gepresster Schneedecke als auch auf Spiegeleis Topleistungen in allen Disziplinen: Beschleunigen, Verzögern und Seitenführungskräfte sowie Lenk- und Bremskontrolle. Die Conti-Winterreifenfamilie aus dem jüngsten Entwicklungszyklus umfasst die Lenkachsreifen HSW Scandinavia, die Traktionsreifen HDW und HDW Scandinavia. Die Scandinavia-Serie ist unterhalb der Typbezeichnung „HSW“ und „HDW“ an den zusätzlichen Schriftzügen „Scandinavia“ zu erkennen. Ein weiteres Merkmal ist das „W“ wie „Winter“ in der Typbezeichnung.

Die ausgesprochenen Schnee- und Eis-Spezialisten des Conti-Programms besitzen auch im Profilbild wesentliche Erkennungsmerkmale: Beim Lenkachsreifen HSW Scandinavia ist es die Rillen-geometrie mit einer hohen Anzahl quer-orientierter Klotz- und Lamellenkanten

für ein präziseres Ansprechverhalten, eine verbesserte Brems- und Lenkkontrolle und Aquaplaningvorsorge sowie einen stabileren Geradeauslauf. Der HDW Scandinavia ist am Kettenlamellenprofil für eine verbesserte Traktion und gesteigerte Seitenführung zu erkennen.

Interne Zertifizierung. Continental reicht bei der Winterreifenfamilie die „M+S“-Kennzeichnung gemäß ECE-Regelung 30, EU-Richtlinie 92/23 und StVZO für die amtliche Anerkennung als Winterreifen nicht. Deshalb zielt die Reifenflanken eine zusätzliche interne Zertifizierung mit dem Begriff „Winter“ und ein Schneeflocken-Symbol. Übrigens wandelt sich das Top-Winterprofil der „Scandinavia“-Reifen bei zunehmender Laufleistung in ein Sommerprofil für den Ganzjahreseinsatz.

Wer die Superwinterreifen Scandinavia unter entsprechenden Wetterverhältnissen testen will, der muss sich bei den

milden Winterverhältnissen in Mitteleuropa schon nach Nordschweden begeben. In Arvidsjaur, nah am Polarkreis, trifft sich regelmäßig die Automobil- und Nutzfahrzeug- sowie die Zulieferindustrie von Ende November bis Mitte April zu Wintertests. Der Continental-Konzern unterhält hier ein eigenes Testgelände mit aufwändig präparierten Schnee- und Eispisten von über 12,5 km Länge, sowohl auf dem Land als auch auf zugefrorenem

Ein intelligenter Profilabrieb ermöglicht den Ganzjahreseinsatz.

See. Darunter sind drei Kreisbahnen mit 200 bis 500 m im Durchmesser, Handlungskurse und Bergstrecken sowie präparierte Streckenabschnitte für kombinierte Geraden mit wechselseitig beheiztem Asphalt und Spiegeleis zu finden.

Für Bewohner aus Mitteleuropa bedeutet vor allem in diesem Jahr die An-



Bei den Aufliegern der Testfahrzeuge sorgen die Trailer-Reifen HTR auch im Winter für den spurgetreuen Nachlauf. (links) Die Bereifung des zweiten Testfahrzeugs mit HSR, HDR sowie die der Auflieger mit HTR stammen aus der Allrounder-Familie „Regional Traffic“.



Die Winterreifen-Familie von Continental umfasst die Reifentypen HSW Scandinavia, HDW und HDW Scandinavia. (oben) Neben der M+S-Kennzeichnung hat Continental die Winter-spezies mit Schneeflockensymbol und dem Begriff „Winter“ intern zertifiziert. (unten)

kunft in Arvidsjaur den ersten Kontakt mit ausgeprägten Winterlandschaften – selbst die Alpenregion ist mittlerweile nicht mehr schneesicher. In polarkreisnähe sind dagegen in den Wintermonaten tiefe Temperaturen von Minus 30°C, Seen mit bis zu einem Meter dicken Eisdecken und Schneehöhen von 80 cm und mehr völlig normal – ideale Testbedingungen für die Scandinavia-Serie von Continental. Allerdings zeigt am Testtag das Thermometer in Arvidsjaur mit -1° bis -4°C ungewöhnlich milde Temperaturen bei leichtem Schneefall an. Doch gerade dann ist

In Nordschweden finden sich ideale Testbedingungen für die Scandinavia-Serie.

die Wintertauglichkeit der Reifen besonders gefordert. In der Schneelandschaft auf dem Conti-Testgelände bieten zwei identische Actros-1844-Sattelzüge ein imposantes Bild. Identisch ist auch die Ausstattung: 16-Gang-Telligentschaltung und Telligent-Bremssystem mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen.

Aufstellung zum Test. Der erste Actros „Scandinavia“ präsentiert die Hochleistungs-Winterbereifung in den Dimensionen 315/70 R 22,5 mit „HSW Scandinavia“ vorn und „HDW Scandinavia“ hinten. Der zweite Actros „Regional Traffic“ fährt vorn

HSR-Lenkachsreifen sowie hinten M+S-gekennzeichnete HDR-Ganzjahres-Traktionsreifen. Beide Auflieger sind jeweils mit HTR-Trailerreifen in den Dimensionen 385/65 R 22,5 bestückt. Das „R“ in der Typenzeichnung kennzeichnet die Allrounder-Reifenfamilie „Regional Traffic“. Diese robusten Pneus sind für den Ganzjahreseinsatz im Fern/Verteilerverkehr gedacht.

Der Actros „Regional Traffic“ schlägt sich recht tapfer. Er rollt im 4. Gang groß an und beschleunigt dann im 6. Gang klein mit Vollgas bis auf 40 km/h. Beim Spurt sorgt die ziemlich feinfühligere ASR in beiden Actros-Testfahrzeugen für eine sichere und spurtreue Traktion mit schlupfbegrenzten Pneus. Ein satellitengestütztes Mess-System zeigt in der Actros-Kabine nach einer Wegstrecke von etwa 180 m das gewünschte Tempo von 40 km/h an.

Anschließend erfolgt die Kehre in einer Halbkreisfahrt zur Parallelbahn, worauf eine Vollbremsung aus 40 km/h angesagt ist. Nach etwa 39 m kommt hier das Fahrzeug zum Stehen. Das entspricht einer Verzögerung von rund 1,53 m/s² und etwa dem Wert auf der allgemeinen Reibwert-Tabelle, der sich auf Schneeglätte zwischen Reifen und Fahrbahn erreichen lässt. Bei der Vollbremsung auf Eis kommt der „Regional Traffic“ aus 40 km/h erst nach langen 69 m zum Stillstand. Die erreichte Verzögerung von 0,88 m/s² entspricht in der Verzögerungstabelle den Verhältnissen zwischen nassem Eis (0,5 m/s²) und Glatteis (1,0 m/s²).

Die schon angesprochenen „milden“ Temperaturen im einstelligen Bereich un-



Die Scandinavia-Serie sorgt auf Schnee gegenüber der Allrounderbereifung Regional Traffic für 38 Prozent verbesserte Beschleunigungswerte und um ein Drittel verkürzte Bremswege.

terhalb der 0°C-Marke haben für etwas schlechtere Bedingungen auf festgefahre- nem Schnee und auf der Eisfläche ge- sorgt. Die erreichten Beschleunigungs- und Verzögerungswerte des Actros „Re- gional Traffic“ sind bei den extremen Ver- hältnissen für eine Sattelzugbereifung mit nur einer M+S-bereiften Antriebs- achse recht akzeptabel.

Überlegene Leistungen. Jetzt zeigt der Actros Scandinavia seine Überlegenheit

beim Wintertest: 130 m Wegstrecke beim Spurt von 0 auf 40 km/h, das bedeutet ei- ne um 38 Prozent verkürzte Beschleuni- gungsstrecke. Der Bremsweg von 26 m auf Schnee ist beim Vergleich um ein Drittel kürzer. Er entspricht einem Ver- zögerungswert von etwa 2,27 m/s² und kommt nah an den Tabellenwert von 2,5 m/s², der sich auf festgefahre- nem Schnee bei tiefen Temperaturen unter besten Be- dingungen erreichen lässt. Auf Eis ergibt sich mit 52 m bis zum Stillstand noch ei-

ne um rund 32 Prozent verkürzte Brems- spur. Der erreichte Verzögerungswert auf Eis von 1,16 m/s² liegt zwischen trocke- nem Glatteis (1,5 m/s²) und Glatteis (1,0 m/s²), was den Verhältnissen an diesem milden Testtag ungefähr entspricht.

Abstand ist bester Schutzengel. Nur zur Erinnerung, wie weit selbst der Actros „Scandinavia“ von den Idealbedingungen entfernt ist: Moderne Lastzüge mit Schei- benbremsen an allen Rädern können ei-



Der HDW Scandinavia besitzt dank Kettenlamellenprofil eine ausgezeichnete Traktion und hohe Seitenführungskräfte auf Schnee und Eis (oben rechts). Der HSW Scandinavia auf der Vorderachse sorgt für beste Lenk- und Bremskontrolle sowie für nochmals verkürzte Bremswege (unten rechts).

nen Verzögerungswert von etwa $6,5 \text{ m/s}^2$ auf trockener, besonders griffiger Betonfahrbahn erreichen. Bei einer Vollbremsung aus 40 km/h steht der Lastzug dann bereits nach einer Bremsspur von rund $8,30 \text{ m}$. Das bedeutet einen Anhalteweg von $17,30 \text{ m}$; bei Verzögerungswerten von $2,0 \text{ m/s}^2$ sind das $38,70 \text{ m}$ und bei $1,0 \text{ m/s}^2$ rund $69,60 \text{ m}$. Und das alles – wohl gemerkt – bei einer relativ niedrigen Geschwindigkeit von 40 km/h . Da ist ein großer Sicherheitsabstand der beste Schutzengel.

Im Winter werden die Gefahren durch Schnee- und Eisglätte oft unterschätzt.

Klar, dass sich die Ergebnisse des Wintertests in Arvidsjaur nicht metergenau mit den akribisch ermittelten Daten aus den Fahrversuchen der Continental-Testcrew decken. Diese fahren bei tieferen Temperaturen und präparieren die Strecke nach jedem Durchgang neu. Übrigens sind die Sattelzüge grundsätzlich leer unterwegs, um den Schwierigkeitsgrad zu erhöhen.

Insgesamt lässt sich sagen, dass sich beim Winterreifentest die Überlegenheit des Actros „Scandinavia“ gegenüber des Actros „Regional Traffic“ sowohl objektiv

als auch subjektiv nachvollziehen lässt. Beim Vergleich der Testwerte mit den Daten aus den Continental-Fahrversuchen zielen die Aussagen in dieselbe Richtung: Continental spricht beim HDW Scandinavia gegenüber anderen M+S-Winterbereifungen auf der Antriebsachse über Traktionsvorteile von 20 bis 30 Prozent. Diese Aussage deckt sich grob gesehen mit den Ergebnissen des Winterreifentests. Beim Bremsen schrumpft der Vorteil auf etwa 15 Prozent, weil hier die Hinterachse nicht so stark ins Gewicht fällt.

Überzeugende Vorteile. Der Test in Arvidsjaur zeigt, dass sich jedoch mit dem HSW Scandinavia auf der Vorderachse der Verzögerungsvorteil beim Bremsen auf insgesamt über 33 Prozent verdoppeln lässt. Somit ist der Actros „Scandinavia“ mit etwa gleich großem Beschleunigungs- und Verzögerungsniveau sowie bestmöglicher Lenk- und Bremskontrolle unterwegs.

Ein überzeugender Sicherheitsvorteil der Scandinavia-Rundumbereifung. Der auch bei extremen mitteleuropäischen Winterverhältnissen auf schneereichen Mittel- und Hochgebirgslagen sowie in Gebieten mit längeren Intervallen der Räum- und Streudienste überaus gefragt ist. Und auch, wenn die LKW oder Lastzüge überwiegend teilbeladen im Einsatz sind.

Allerdings entspricht die Lastzugbestückung des Actros „Regional-Traffic“ mit den Reifentypen HSR, HDR und HTR den gesetzlichen Vorschriften über „an den Witterungsbedingungen angepassten Fahrzeugausrüstungen gemäß § 2 Absatz 3a StVO“ (siehe auch **KFZ 22/2006 ab Seite 30 – PDF-Download unter www.kfz-anzeiger.com**). Sie stoßen zwar hier in Polarkreisnähe an ihre Grenzen, sind jedoch vor allem bei durchschnittlichen mitteleuropäischen Witterungsverhältnissen – die diesmal besonders mild ausfallen – auch eine gute Wahl.

Wer seine Fahrzeuge mit der Scandinavia-Serie für Extremverhältnisse aufrüsten will, der muss im Vergleich zum „Regional-Traffic-Standard“ etwa 10 Prozent mehr investieren. Allerdings muss er auch hier – wie oft im Leben – einen Kompromiss eingehen: Die Top-Traktion auf Schnee und Eis sowie bei Nässe wird mit geringerer Laufleistung sowie höherem Rollwiderstand und Geräuschniveau auf überwiegend trockenen Fahrbahnen erkaufte. Und ab 4 mm Profiltiefe beginnt auch der beste Winterreifen zu schwächeln.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com