Für Front- wie Hecktriebler und selbst für Allradler mit grobstolligen Geländereifen gilt: Meist ist nicht das Überwinden von Steigungen das Problem - wohl aber die anschließende Bergabfahrt! Wer im Gelände mit Schneeketten fahren will oder diese beim entsprechenden Verkehrszeichen (vor allem in den Alpen) montieren muss, sollte den dafür nötigen Raum bei der Wahl seiner Reifengröße berücksichtigen und die Winter-Pneus lieber „eine Nummer schmäler" wählen.

SICHERHEIT IM WINTER

NUR MIT „GEEIGNETER BEREIFUNG"

Im Blick auf Herbst und Winter forderte seit 2006 die Straßenverkehrsordnung (StVO) ziemlich klar, „die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen an die Wetterverhältnisse anzupassen". Neben einem Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage wird da „eine geeignete Bereifung" verlangt. Diese „situative Winterreifenpflicht" wurde zwar heuer für verfassungswidrig erklärt - der Bundesverkehrsminister will aber eine „konkrete Winterreifenpflicht" in der StVO verankern. Sicherheit auf der Straße erfordert in den kommenden Monaten fast immer echte Winterreifen oder Ganzjahres-Pneus - und die sollten neben der alten M+S-Kennzeichnung auch das neue Symbol „Schneeflocke" tragen.

Nach Informationen des Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) will das Ministerium den betreffenden Paragrafen wie folgt ändern: „Bei Schneeglätte, Schneematsch, Reifglätte oder Glatteis darf ein Kraftfahrzeug nur mit Reifen gefahren werden, deren Laufflächenprofil, Laufflächenmischung oder Aufbau für die genannten Wetterverhältnisse ausgelegt sind (Winterreifen)." Ein bestimmtes Zeitintervall für die Umrüstung ist nicht vorgesehen, da die Wetterverhältnisse in Deutschland zu unterschiedlich sind. Die Verantwortung für die Bereifung liegt jedoch weiter grundsätzlich beim Fahrer und beim Halter des Fahrzeugs, betont die Prüforganisation KÜS als Mitglied der Initiative „Pro Winterreifen". Wer bei einem überraschenden Wintereinbruch noch mit Sommerreifen unterwegs ist, riskiert zwar vorerst kein Bußgeld mehr – ab Mitte November ist nach Informationen des Auto Club Europa (ACE) jedoch die Verdoppelung des bisherigen Bußgeldes geplant: 40 statt 20 Euro oder im Fall einer Verkehrsgefährdung sogar 80 statt 40 Euro und dazu noch (wie bisher) ein Punkt in Flensburg. **Um auch bei Schnee und Matsch auf der sicheren Seite zu sein, empfiehlt nicht zuletzt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) die Umrüstung**. Die Kfz-Haftpflichtversicherung übernimmt immer den Schaden des Unfallopfers, auch wenn der

Unfall-Verursacher mit Sommerreifen wunterwegs war. Für den Schutz durch die Vollkaskoversicherung gilt das allerdings nicht, denn der Autofahrer hätte erkennen müssen, dass Sommerreifen angesichts der Straßenverhältnisse völlig ungeeignet sind. Kommt es deshalb zu einem Unfall, kann die Versicherungsleistung anteilig gekürzt werden.

Weiter hoher Beratungsbedarf

Im richtigen Umgang mit Winterreifen haben viele deutsche Autofahrer noch hohen Beratungsbedarf. Über 80Prozent aller Autofahrer rüsten zwar mittlerweile hierzulande auf Winterreifen um und weitere acht Prozent vertrauen nach einer aktuellen Studie von Fulda auf Ganzjahresreifen - ein Achtel der Autofahrer ignoriert aber immer noch Vor-

Beratung durch den Fachmann hilft ganz bestimmt nicht nur Frauen beim Winterreifen-Kauf.

Sorgfältige Arbeit bei der Montage von Reifen und Rädern ist im Fachbetrieb garantiert

sorgemaßnahmen. Mehr als die Hälfte der Autofahrer weiß allerdings nichts mit der Winterreifen-Kennzeichnung anzufangen und ähnlich dürftig ist das Wissen um die notwendige Profiltiefe. Ganzjahres- und Winterreifen sollten in der kalten Jahreszeit mindestens vier Millimeter Profiltiefe haben. Ohne diese Reserve können sie nicht alle winterspezifischen Eigenschaften ausspielen und in Österreich gelten sie sogar nicht mehr als Winterreifen! Wirklich aktuell sind eigentlich nur M+S-Reifen, die über diese Buchstaben-Kennzeichnung hinaus auch das „Schneeflocke"-Symbol tragen. Sie liegen mit ihren Leistungen auf komprimierter Neuschneedecke mindestens sieben Prozent über einem (etwas älteren) Winter-Referenzreifen und leisten in vielen Fällen deutlich mehr! Schließlich greifen echte M+S-Profile nicht nur bei Matsch und Schnee - sie verringern mit breiten Querrillen auch das Aquaplaning-Risiko

Für alle vier Jahreszeiten: Goodyear Vector 4Seasons

Jetzt ist es höchste Zeit

Für den Wechsel auf Winterreifen ist es „selten zu früh - aber schnell zu spät". Montage-Kapazitäten der Werkstätten und das Angebot im Reifen-Fachhandel werden oft knapp, wenn sich die kalte Jahreszeit plötzlich doch ankündigt oder gar über Nacht einstellt. Rechtzeitiger Reifenwechsel erhöht die Sicherheit und schont die Finanzen des Autofahrers: Personen- oder Sachschäden werden vermieden! Wer Sommerreifen in der kalten Jahreszeit weiter fährt, muss sich außerdem mit einer bis zu 20 Prozent reduzierten Laufleistung abfinden. Der höhere Abrieb entsteht durch das „Einfrieren" der Sommer-Mischung bei Temperaturen unter sieben Grad. In der dunklen Jahreszeit ist jedoch auch funktionierende Beleuchtung rundum wichtig. Wurde der kostenlose Lichttest im Oktober versäumt, kann er beim Reifenwechsel häufig noch nachgeholt werden. Zum Beginn der Wintersaison sollte auch die Bremsanlage überprüft werden. Beim Wechseln der Räder besteht zudem die kostengünstige Gelegenheit, Abnutzung oder Schäden an Bremsbelägen ebenso wie an Bremsscheiben oder -schläuchen zu erkennen und diese gleich mit zu beheben.

Gutes Low-Budget-Angebot

Vom Kauf gebrauchter Reifen ist eher abzuraten, wenn man den Vorbesitzer nicht kennt oder ihm vertrauen kann. Beim Kauf über das Internet ist die Zulässigkeit am Fahrzeug selbst zu überprüfen und es entsteht das Problem der fachgerechten Montage. Da kann der vermeintlich billige Reifen schnell teuer werden. Fachhändler bieten dagegen Reifen in der Regel inklusive Beratung, Montage und Entsorgung der Altreifen an. Neue Winterpneus müssen aber keine „teuere Angelegenheit" sein. Die Marke Fulda ist beispielsweise bekannt für ihr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis und im mittleren Preissegment angesiedelt. Besonders preiswerte Low-Budget-Marken (wie Barum als Mitglied der Continental-Gruppe oder Sava, Falken, Pneumant und Debica als Produkte der Goodyear-Dunlop-Gruppe) werden von bekannten Reifenherstellern nach internationalen Qualitätsstandards produziert.

Finger weg von Billigimporten

Runderneuerte Reifen gibt es nur noch selten, sie sind aber ebenfalls billiger und schonen zusätzlich die Energiereserven. Die Wahl einer (zugelassenen) kleineren Reifengröße oder einer geringeren Reifenbreite kann zwar etwas sparen - muss jedoch häufig bei trockener Fahrbahn mit einer Verschlechterung des gewohnten Handlings „bezahlt" werden. Scheinbar konkurrenzlos günstige Offerten sind jedoch kritisch zu hinterfragen. Sogenannte Billigimporte, vornehmlich aus ostasiatischer Produktion, entsprechen in ihrem Entwicklungsstand oft europäischen Standards von vor mehr als 20 Jahren, stellte die Dekra bei einer Untersuchung für Continental fest. Damit bestückte Wagen können bei einer Bremsung aus 55 km/h noch mit 30 km/h Restgeschwindigkeit unterwegs sein, während ein Premium-Produkt aus europäischer Produktion schon zum Stillstand des Fahrzeugs geführt hätte.

Vorteilhafte Ganzjahresreifen

Sollen Zeit und Kosten bei der Umbereifung im Frühjahr und im Herbst gespart werden, sind auch Ganzjahres-Reifen für Autofahrer ohne Premium-Ansprüche eine sinnvolle Alternative. Wer im Winter wenig fährt, die meisten Kilometer in eher flachen oder klimatisch gemäßigten Regionen abspult und notfalls eine Fahrt verschieben oder ganz darauf verzichten kann, wird mit modernen Ganzjahresreifen gut zurechtkommen. Sie bieten durchwegs nicht nur gute Performance und Sicherheitseigenschaften, sondern ersparen auch Reifenwechsel und -lagerung. Seit mehreren Jahren wird beispielsweise der Nokian All Weather Plus vom finnischen Winterreifenspezialisten in den gängigsten Größen für die Geschwindigkeitsklassen T, H und V angeboten. Während reine Sommerreifen um die Sieben-Grad-Grenze herum schon an Grip verlieren, bleiben moderne Ganzjahres- oder Winterreifen dagegen „weich". Lamellen bilden für die Seitenführung, bei Kurvenfahrten und beim Bremsen und Anfahren schnell Griffkanten, die einen Wasserfilm oder überfrierende Nässe durchschneiden.

Goodyear Vector 4Seasons

Das aktuellste Produkt in diesem wachsenden Segment ist der Goodyear Vector 4Seasons, der seit 2008 verfügbar ist. Mit fünf Prozent mehr Performance auf Schnee, fünf Prozent weniger Rollwiderstand und zehn Prozent mehr Grip auf Eis übertrifft er seinen Vorgänger, den Goodyear Eagle Vector+. Wie dieser schnitt der Allseason-Spezialist im aktuellen Ganzjahresreifen-Test der Auto Bild als überragender Testsieger

ab. Weiterhin setzt der Goodyear-Pneu auf die sogenannte SmartTRED-Technologie: Auf Eis und Schnee wird die stark lamellierte Laufflächenmitte, auf trockener Straße die gesamte Reifenbreite genutzt. Das laufrichtungsgebundene V-TRED-Profil leitet Wasser optimal ab und minimiert das Aquaplaning-Risiko, während Reifendesign und Silika-Laufflächenmischung für eine lange Lebensdauer und niedrigen Kraftstoffverbrauch sorgen. Auch der TÜV Süd bestätigte dem neuen Vector 4Seasons in einem unabhängigen Vergleichstest mit zwei Wettbewerbern seine hervorragenden Eigenschaften. Nachdem voriges Jahr eine beliebte SUV-Größe dazu kam, wird der Ganzjahresreifen nun in 22 Größen von 155/70 R 13 bis 266/55 R 18 und in drei Geschwindigkeitsklassen angeboten.

Winter hat viele Gesichter

Der Winter in Deutschland hat in der Tat viele Gesichter: Während im Norden laut Deutschem Wetterdienst vor allem kalter Regen übers Land fegt und zusätzlich mit Eis gerechnet werden muss, sehen sich Autofahrer im Süden vor allem mit Schnee konfrontiert. Im Westen drohen nasse Straßen, auf denen Reifen ohne gute Bremseigenschaften nur unsichere Begleiter sind. Östlich der Elbe kommt es im Winter schnell zu überfrorenen Fahrbahnen, auf denen ohne gute Griffigkeit auf Eis nichts mehr geht. Für die Continental-Gruppe mit ihren Premium-Untermarken Uniroyal und Semperit bedeutet das, ihre Winterreifen nach diesen unterschiedlichen Einsatzbedingungen auszulegen und so auch regionale Bedürfnisse zu erfüllen. Dabei kommt es auf Profilaufbau, Mischungstechnologie und Ausgewogenheit an, um bei allen winterlichen Straßenbedingungen, bei trockener Straße genauso wie bei Nässe, Schnee und Eis, bestmögliche Sicherheit zu liefern. So haben die Hannoveraner ihre Continental-Winterreifen eher als „Alleskönner", die von Uniroyal traditionell als „Regenreifen" und die Semperit-Pneus mehr als Schnee-/Eisspezialisten positioniert.

Spezialist für Assistenzsysteme

Marktführer Continental hat 2009 den ContiWinterContact TS 830 P mit einer 0-Grad-Sinuslamellierung zur Übertragung von Längskräften gezielt auf die Wirkungsweise von Fahrerassistenzsystemen wie ESC (Electronic Stability Control) abgestimmt. Viele Griffkanten quer zur Fahrtrichtung können die hohe Bremswirkung der ESC-Eingriffe schnell und wirkungsvoll übertragen. Das asymmetrische, arbeitsteilige Profil bringt mit stabilen Klötzen an der Reifenaußenseite hohen Grip beim Kurvenfahren, während die Struktur der Reifeninnenseite auf verschneiter oder vereister Fahrbahn für maximale Kraftübertragung beim Anfahren und Bremsen sorgt. Die Verteilung der Profilblöcke auf der inneren Reifenschulter im Verhältnis 2:1 hebt das Handling auf Schnee wie auch auf trockener Straße deutlich an. Gleichzeitig wird das Abrollgeräusch vermindert. Durch die ausgewogene Reifenkontur und das gleichmäßige Abriebverhalten werden die sicheren Fahreigenschaften über die ganze Reifen-Lebensdauer aufrecht erhalten. In der kommenden Saison stehen 27 Größen in 16- bis 18-Zoll Durchmesser mit Breiten zwischen 205 und 245 Millimeter bei Querschnitten zwischen 60 und 40 Prozent mit Geschwindigkeitsfreigaben bis zu 240 km/h bereit. Der ContiWinterContact TS 830 P wurde beispielsweise von Mercedes-Benz für die Erstausrüstung freigegeben. Höchste Ansprüche erfüllt die Größe 245/40 R18 97W XL - frei bis 270 km/h.

Nach dem Radwechsel ist der richtige Reifen-Fülldruck wichtig und hilft (neben niedrigem Rollwiderstand) beim Kraftstoffsparen.

Beim Reifen-Fachhandel werden die abmontierten Sommerreifen gegen geringe Gebühr gereinigt, geprüft und dann sauber gelagert.

Der Grüne aus dem Norden: Nokian WR G2 SUV

Im Yukon schon bewährt: Fulda Kristall Control HP.

Dunlop mit zwei Lamellenarten

Der Dunlop SP Winter Response lässt schon mit der Namensgebung die Verwandtschaft zu seinem Sommer-Pendant Dunlop SP Fast Response erkennen. Beide Reifen wurden nach der „Touch-Technologie"-Philosophie entwickelt, die besonders Wert auf hohe Lenkpräzision und ein gutes Fahrbahn-Feedback legt. Das wichtigste Detail beim SP Winter Response sind zwei unterschiedliche Lamellenarten in der Lauffläche: Der Schulterbereich verfügt über Zug-Lamellen für hervorragende Traktionsleistung und kürzere Bremswege, während sich im Mittelbereich der Lauffläche neuartige Hochamplituden-Lamellen für optimale Seitenführung befinden. Ähnlich wie Turbinenschaufeln ausgeformte Drainage-Kanäle erhöhen die Wasserausleitung aus dem Reifenprofil und vermindern so die Aquaplaninggefahr. Speziell angeordnete Profilblöcke reduzieren (wie schon beim Dunlop SP Winter Sport) die Geräuschemissionen deutlich. Mit Durchmessern von 13 bis 15 Zoll stehen die 26 wichtigsten Dimensionen mit Querschnitten von 70 bis 50 Prozent in der Geschwindigkeitsstufe T (bis 190 km/h) zur Wahl. Auch vor der Saison 2010/11 rangiert Dunlop mit dem Winter-Flaggschiff SP Winter Sport 3D auf den besten Plätzen wichtiger Reifentests. Glanzlichter setzen Bestnoten bei ADAC/Stiftung Warentest und in der Auto Zeitung sowie ein Testsieg bei Auto Bild sportscars. Zudem verlost EUROMASTER, der Reifen-Räder-Service für preissensible Endverbraucher, gemeinsam mit Dunlop 25 Apple iPads - Kunden können einfach auf unter HYPERLINK „http://www.euromaster.de" www.euromaster.de teilnehmen.

„Schnee Catcher Technologie"

Seit 60 Jahren sorgen Fulda Winterreifen für den nötigen Grip während der kalten Jahreszeit. Dieser große Erfahrungsvorsprung spiegelt sich auch in der Leistungsfähigkeit des neuen Fulda Kristall Control HP wieder. Der High Performance-Winterreifen wird jetzt in den Geschwindigkeitsindizes H und

Goodyear Vector 4Seasons

Uniroyal MS Plus 66

Conti WinterContact TS 830 P

Michelin Alpin 4

V angeboten. Die Schnee Catcher Technologie (S.C.T.) verleiht ihm außergewöhnliche Winterqualitäten, denn „Schnee haftet auf Schnee am besten"! Zwei direktionale und gegenläufige Profilrillen halten beim Fulda Kristall Control HP den Schnee in der Aufstandsfläche. Feingeschnittene Lamellen sind für die Performance auf Schnee und Eis unverzichtbar. Die von Goodyear entwickelten „Bubble Blade"-Lamellen weisen in ihrer Mitte eine kugelförmige Ausbuchtung auf und können sich bei starker Kräfteeinwirkung gegenseitig abstützen, um die Fahrstabilität bei Trockenheit zu verbessern. Eine spezielle Niedrig-Temperatur-Laufflächenmischung aus Voll-Silica sorgt dafür, dass der Gummi auch bei kalten Temperaturen genügend Grip aufbaut. Nassgrip-Harze verbessern so die Fahreigenschaften bei Nässe. V-förmige Profilrillen reduzieren die Aquaplaninggefahr. Steife Schulterblöcke ermöglichen ein präzises Handling, während eine stark lamellierte Mittellrippe die Traktion steigert. Außerdem sorgt eine vergrößerte Aufstandsfläche für ein Plus an Laufleistung und Grip. Für die Winterreifen-Saison 2010/11 bilden 22 Dimensionen von 195/65 R 15 91 H bis 225/45 R 17 91 das Lieferprogramm, darunter auch 16-Zöller und 60er, 55er und 50er Querschnitte sowie acht XL-Varianten mit erhöhter Tragfähigkeit. Bei ersten Fahrversuchen im Yukon punktete der neue Fulda Kristall HP gleich mehrfach: Im lockeren Schnee und auf blankem Eis beeindruckten über das gute Brems- und Beschleunigungsvermögen hinaus besonders das direkte Einlenken und die hohe Spurtreue.

Sicherheit und Laufleistung

Mit dem neuen Alpin A4 bringt Michelin nach der „Balance of Performance" genannten Strategie einen besonders ausgewogenen Winterreifen für Kompakt- und Mittelklassefahrzeuge auf

Dunlop SP Winter Response

den Markt. Der Winterpneu löst den MICHELIN Alpin A3 ab und kommt zunächst in den 17 wichtigsten Dimensionen von 15 bis 17 Zoll mit Geschwindigkeitsfreigaben bis 210 km/h (Geschwindigkeitsindex H und T) in den Fachhandel. Der neue Allrounder ist dank seines Profils mit V-förmiger Geometrie und der richtungsweisenden Silica-Laufflächenmischung mit Sonnenblumenöl optimal auf die anspruchsvollen Straßenverhältnisse im Herbst und Winter abgestimmt. Er bietet beruhigende Sicherheitsreserven auf Schnee und Matsch sowie auf nasser und trockener Fahrbahn. Gleichzeitig ist es gelungen, die Energieeffizienz und die Laufleistung des Reifens noch einmal deutlich gegenüber seinem bereits vorbildlichen Vorgänger zu steigern. Der MICHELIN Alpin A4 verfügt über eine durchgängig V-förmige Profilkontur ohne Längskanäle. Diese Konstruktion ermöglicht eine Vergrößerung der Aufstandsfläche und sorgt zusammen mit der intelligenten Reifenarchitektur für eine besonders gleichmäßige Verteilung der Last. So erreicht der Alpin A4 eine bis zu 35 Prozent höhere Laufleistung. Gleichzeitig sorgt die größere Aufstandsfläche für gute Seitenführung, stabilen Geradeauslauf und präzises Handling. Privatkunden, die noch im Oktober bei EUROMASTER einen Komplettradsatz mit MICHELIN-Bereifung ordern, erhalten einen Tankgutschein im Wert von 30 Euro. Kunden, die sich für einen kompletten Satz BFGoodrich oder KLEBER Reifen entscheiden, können jeweils für 20 Euro gratis tanken. Außerdem gibt es bei EUROMASTER das 16 Zoll-Winter-Komplettrad, bestehend aus dem MICHELIN Alpin A4 in der Dimension 205/55 R16 M+S 91H und der Rial-Alufelge Oslo in exklusivem titanium-matt für nur 187 Euro.

Fulda Kristall Control HP

Mit Öko-Reifen Sprit sparen

Weil die Reifen 20 Prozent des Kraftstoffverbrauchs eines Autos beeinflussen, können Öko-Winterpneus mit niedrigem Rollwiderstand den Kraftstoffverbrauch verringern. „Mit dem so rollwiderstandsarmen wie umweltfreundlichen Nokian WR G2 kann man sogar einen halben Liter Sprit je 100 Kilometer sparen", verrät Teppo Huovila, Vice President Forschung & Entwicklung von Nokian Tyres, dem nach eigenen Angaben weltweit führenden Winterreifenspezialisten. „Bei 40 Prozent weniger Rollwiderstand sinkt der Kraftstoffverbrauch um sechs Prozent und das bedeutet 300 Euro weniger Kosten über eine normale Laufleistung von 40.000 Kilometern. Gleichzeitig nehmen die CO2-Emissionen des Wagens ab." Laut Test-Urteil der „Auto Zeitung" ist der grüne Nokian WR G2 „Sehr empfehlenswert" während es von ADAC, „auto motor und sport", „Auto" und „sport auto" ein „Empfehlenswert" gibt. Den kürzesten Bremsweg auf Nässe aller vom ADAC geteesten Reifen hat der Nokian - beachtliche 22 Meter weniger als der schlechteste Wettbewerber! „Sehr gut auf trockener Fahrbahn" lautet das ADAC-Urteil für den Finnen. „Sehr gute Fahreigenschaften und kurzer Bremsweg auf nasser Straße, gute Eigenschaften bei Trokkenheit" heißt es bei auto motor und sport. „Auf trockener Straße ist der Nokian sensationell", schreibt gar die Auto Zeitung und lobt weiter: „Im Schnee bringt er gute Leistungen"! Für seinen geringen Kraftstoffverbrauch und seinen niedrigen Verschleiß gibt der ADAC dem Öko-Premium-Winterreifen jeweils die Note „gut". Auch auf Eis ist er der Beste, ebenfalls mit „gut".

Karl Seiler

Nokian WR G2 SUV

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

NISSAN JUKE VEREINT KOMPAKT-SUV UND SPORTWAGEN