Vor dem Start in den Winterurlaub sollte undbedingt „geeignete Bereifung“ montiert werden – auch wenn es daheim noch trocken ist und die Sonne scheint.

„GEEIGNETE BEREIFUNG“ WIRD BEI JEDEM WETTER VERLANGT

BALDIGER WECHSEL AUF GANZJAHRES- ODER WINTERREIFEN ERHÖHT DIE SICHERHEIT UND SCHONT DIE AUTOFAHRER-KASSE

Im Herbst und im Winter erfordern die deutschen Straßenverhältnisse schon immer spezielle Autoreifen. Die 2006 neu gefasste Straßenverkehrsordnung (StVO) bestimmt jedoch ausdrücklich „die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen an die Wetterverhältnisse anzupassen“. Neben einem Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage wird da „eine geeignete Bereifung“ verlangt. Das können in den kommenden Monaten aber eigentlich nur echte Winterreifen oder Ganzjahres-Pneus sein.

Wer bei einem überraschenden Wintereinbruch noch mit Sommerreifen unterwegs ist, riskiert schon 20 Euro Bußgeld. Wenn der Verkehr behindert wird, sind sogar 40 Euro und ein Punkt im Verkehrszentralregister in Flensburg fällig! Außerdem könnten Versicherungen im Kasko-Schadensfall dem Sommerreifen-Fahrer eine „Mitschuld“ anrechnen. Die Verantwortung für die angepasste Bereifung liegt grundsätzlich beim Fahrer und beim Halter des Fahrzeugs, betont die Prüforganisation KÜS als Mitglied der Initiative „Pro Winterreifen“.

Weiter hoher Beratungsbedarf

Im richtigen Umgang mit Winterreifen haben viele deutsche Autofahrer noch hohen Beratungsbedarf. Das bestätigte im vergangenen Jahr eine repräsentative Umfrage, die Continental durchführen ließ. Winterreifen sind inzwischen weit verbreitet: Über 80 Prozent der Autofahrer nutzen sie, rund drei Prozent fahren damit sogar das ganze Jahr über, weitere neun Prozent verlassen sich auf Ganzjahresreifen und nur ein kleiner Rest will noch versuchen, sich mit Sommerreifen durch die kalte Jahreszeit zu mogeln. Mehr als die Hälfte der Autofahrer weiß allerdings nichts mit der Winterreifen-Kennzeichnung anzufangen und ähnlich dürftig ist das Wissen um die notwendige Profiltiefe. Zwei Drittel der Befragten hielten sich zwar für „einigermaßen informiert“, suchen aber noch weiteren Rat zu Winterreifen. Knapp 17 Prozent wollen sich an den Reifenfachhandel wenden, sieben Prozent informieren sich über Fachzeitschriften und fünf Prozent holen sich Rat im persönlichen Umfeld.

Jetzt nicht zu lange warten

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 aber schnell 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. Nicht nur Personen- oder Blechschäden lassen sich vermeiden: Wer Sommerreifen in der kalten Jahreszeit weiter fährt, muss sich 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 die kostengünstige Gelegenheit, Abnutzung oder Schäden an Bremsbelägen ebenso wie an Bremsscheiben oder -schläuchen zu erkennen und diese gleich mit zu beheben.

Finger weg von Billigimporten

Vom Kauf gebrauchter Reifen ist eher abzuraten, wenn man den Vorbesitzer nicht kennt oder ihm vertrauen kann. Der Kauf im Internet wird fast ausschließlich vom Preis bestimmt. Wird das Schnäppchen nach Hause geliefert, ist die Zulässigkeit am Fahrzeug zu überprüfen und es entsteht das Problem der fachgerechten Montage. Da kann der vermeintlich billige Reifen schnell teuer werden. Fachhändler bieten Reifen in der Regel inklusive Beratung, Montage und Entsorgung der Altreifen an. Winterpneus müssen aber keine „teure Angelegenheit" sein. Preiswerte Low-Budget- oder Hausmarken (wie Barum als Mitglied der Continental-Gruppe) werden von bekannten Reifenherstellern nach internationalen Qualitätsstandards produziert. Runderneuerte Reifen werden leider kaum mehr angeboten, sind aber ebenfalls billiger und schonen zusätzlich die Energiereserven. 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. Die Wahl einer (zugelassenen) kleineren Reifengröße oder einer geringeren Reifenbreite kann auch preisgünstig sein – muss jedoch häufig bei trockener Fahrbahn mit einer Verschlechterung des gewohnten Handlings „bezahlt" werden.

Vorteilhafte Ganzjahresreifen

Sollen Zeit und Kosten gespart werden, sind auch Ganzjahres-Reifen eine sinnvolle Alternative und werden nach einer Studie schon von 47 Prozent der deutschen Autofahrer so bewertet. Wer im Winter wenig fährt und die meisten Kilometer in eher flachen oder klimatisch gemäßigten Regionen abspult, kann mit modernen Ganzjahresreifen klar punkten, weil diese nicht nur gute Performance und Sicherheitseigenschaften bieten, sondern auch Reifenwechsel und -lagerung sparen. Seit dem vergangenen Jahr wird beispielsweise der Nokian All Weather Plus vom finnischen Winterreifenspezialisten in den gängigsten Größen für die Geschwindigkeitsklassen T, H und V angeboten.

So lässt sich die für Winterreifen notwendige Profiltiefe von 4 Millimeter prüfen: Steckt man einen Euro zwischen die Profilblöcke, sollte der goldene Rand der Münze nicht sichtbar sein.

Neuer Goodyear Vector 4Seasons

Das aktuellste Produkt in diesem wachsenden Segment ist der Goodyear Vector 4Seasons, der seit dem Sommer 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 noch 2007 beim Ganzjahresreifen-Vergleich der Auto BILD als Testsieger hervorgegangenen Goodyear Eagle Vector +. Auch der neue Goodyear-Pneu setzt auf die sogenannte Smart-TRED-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. Wurde der Ganzjahresreifen bisher schon in 22 Größen von 155/70 R 13 bis 225/50 R 17 und in drei Geschwindigkeitsklassen angeboten, so kam in diesem Herbst noch die beliebte SUV-Größe 266/55 R 18 dazu.

Conti WinterContact TS 830

Besser mit Schneeflocke-Symbol

Ganzjahres- und Winterreifen sollten mindestens vier Millimeter Profiltiefe haben. Ohne diese Reserve können sie nicht alle winterspezifischen Eigenschaften ausspielen – bei Fahrten nach Österreich gelten sie gar nicht mehr als Winterreifen.
Echte M+S-Profile greifen nicht nur bei Matsch und Schnee – sie verringern mit breiten Querrillen auch das Aquaplaning-Risiko. 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 fünf Prozent über einem (etwas älteren) Winter-Referenzreifen und leisten in vielen Fällen deutlich mehr!

Keine Ausnahme für Allradler

Während Sommerreifen um die Sieben-Grad-Grenze herum schon an Grip verlieren, bleiben moderne Winterreifen dagegen „weich". Lamellen bilden für die Seitenführung, bei Kurvenfahrten und beim Bremsen und Anfahren schnell Griffkanten, die ei-

Ein Allrounder-Reifen für alle Jahreszeiten ist der neue Goodyear Vector 4Seasons.

Beim Reifen-Fachhandel werden die abmontierten Sommerreifen gern gereinigt, geprüft und dann sauber verladen.

Dunlop SP Winter Response

Kleber Krisalp HP2

BF Goodrich g-Force

„Grüner" Nokian WR G2

nen Wasserfilm oder überfrierende Nässe durchschneiden. Dies gilt gerade auch für Allradler, selbst wenn sie grobstollige Geländereifen haben. 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.

Spezialist für Assistenzsysteme

Marktführer Continental hat den neuen ContiWinterContact TS 830 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. Eine ausgefeilte Profilstruktur mit einer neuartigen 3-D-Lamelle, eine geänderte Seitenwandkonstruktion und neue Polymermischungen in der Lauffläche ermöglichen weitere Fortschritte bei Fahrsicherheit und Rollwiderstand. Im Startprogramm stehen 18 Größen in 15- und 16-Zoll Durchmesser mit Breiten zwischen 185 und 215 Millimeter und Querschnitten zwischen 65 und 55 Prozent mit Geschwindigkeitsfreigaben bis zu 240 km/h bereit.

Dunlop mit zwei Lamellenarten

Der neue 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, bei der besonders Wert auf hohe Lenkpräzision und ein gutes Fahrbahn-Feedback gelegt wird. Die wichtigste Neuheit 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 mindern 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.

Auf Schnee und Eis „geht" (inzwischen auch gesetzlich) nichts ohne Winterreifen.

Neue von BFGoodrich und Kleber

Nachdem Michelin im vergangenen Jahr den Pilot Alpin und den Primacy Alpin auf den Markt brachte, sind für die kommende Wintersaison neue Pneus der zum französischen Konzern gehörenden Marken BFGoodrich und Kleber angesagt. Mit dem g-Force Winter bringt BFGoodrich einen M+S-Reifen speziell für sportliche Autofahrer. Die um 50 Prozent höhere Dichte der mehr als 2000 Lamellen pro Reifen sorgt für optimale Verzahnung mit dem Untergrund. Darüber hinaus verhindert der Negativanteil von 33 Prozent, dass sich Schnee im Profil ansammelt. Auch auf festgefahrener Schneedecke ist spurtstarkes Anfahren möglich. Der Bremsweg verkürzt sich im Vergleich zum Winter auf Eis um 8,5 Prozent. Insgesamt 19 Dimensionen von 14 bis 18 Zoll decken die Segmente vom Kleinwagen bis zur oberen Mittelklasse ab. Als High-Performance-Winterreifen reicht der Kleber Krisalp HP2 nur bis 17 Zoll, besitzt aber ebenfalls Geschwindigkeitsfreigaben von 190 km/h bis 240 km/h. Eine Kombination von geraden und gewölbten Lamellen im richtungsgebundenen Profil verbessert das Handling auf vereister Fahrbahn um 20 Prozent. Die Gummimischung kommt ohne polyzyklische aromatische Öle aus.

Nokian-Winterreifen WR G2

Der „grüne" High-Performance-Winterreifen Nokian WR G2 schützt sicher vor Schneematsch-Aquaplaning und spart dabei durch neueste Technologien noch kräftig Sprit, betont der Marktführer in Skandinavien. Die Schneematschkante verdrängt schweren Matsch, die Wischerlamellen drücken beim Bremsen das Wasser weg, der Beschleunigungs-Stabilisator verbessert die Sicherheit beim Spurt, in der Silika-Rapsölmischung sind keine krebserregenden PAK-Öle und eine Schneeflocke am Boden der polierten Rillen warnt vor zu geringem Profil. Gegenüber mehrerer anderer Winterreifen ist der Rollwiderstand des Nokian WR G2 bis zu 20 Prozent geringer. Fast verdoppelt wurde jetzt das Sortiment auf 61 Größen und ist so das umfangreichste im Handel. Top-Geschwindigkeitskategorie sind W-Reifen (bis 270 km/h). Mit Durchmessern von 14 bis 20 Zoll mit sechs Run-Flat-Versionen und überwiegender XL-Kennzeichnung für eine verstärkte Konstruktion können fast alle Automodelle ausgestattet werden.

Karl Seiler

... und nächste Woche im
Autohandel
NEUE AUTOS AUS ITALIEN: ALFA MITO UND FIAT-VARIANTEN