SICHERHEIT IM WINTER
DURCH „GEEIGNETE BEREIFUNG“

Besonders „schnelle“ Winterreifen mit Geschwindigkeits-Freigaben bis 240 km/h (V) oder gar 270 km/h (W) liegen für PS-starke Fahrzeuge im Trend und halten zwar nicht auf Schnee, wohl aber bei trockener Fahrbahn auf der Autobahn die Möglichkeit zum zügigen Fahren offen.

Im Blick auf Herbst und Winter fordert 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. Das können in den kommenden Monaten aber eigentlich nur echte Winterreifen oder Ganzjahres-Pneus sein - und die sollten zur Sicherheit neben der „alten“ M+S-Kennzeichnung auch das neue Symbol „Schneeflocke“ auf der Seitenwand tragen.

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“. Wer bei einem überraschenden Wintereinbruch noch mit Sommerreifen unterwegs ist, riskiert schon 20 Euro Bußgeld. Wird der Verkehr behindert, sind sogar 40 Euro und ein Punkt im Verkehrszentralregister in Flensburg fällig! Obwohl spezielle Winterbereifung in Deutschland gesetzlich nicht vorgeschrieben ist, sollte auf solche Pneus umgerüstet werden, um auch bei Schnee und Matsch auf der sicheren Seite zu sein. Das empfiehlt nicht zuletzt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und weist in diesem Zusammenhang auf eine Ausnahme beim sonst unveränderten Versicherungsschutz über die Kfz-Haftpflicht oder bei Vollkasko hin: Ein Unfall darf ursächlich nicht auf Sommerreifen zurückzuführen bzw. müsste mit Winterpneus vermeidbar gewesen sein. In solchen Fällen kann der Versicherer die Leis-

tungen anteilig kürzen. Im Zweifel entscheidet ein Gericht über den Grad der Fahrlässigkeit.

Weiter hoher Beratungsbedarf

Im richtigen Umgang mit Winterreifen haben viele deutsche Autofahrer noch hohen Beratungsbedarf. Das bestätigte schon vor zwei Jahren eine repräsentative Umfrage von Continental und aktuell die erweiterte Befragung von mehr als 6.000 Auto-

fahrern durch Dunlop. Winterreifen sind inzwischen weit verbreitet: Über 80 Prozent der Autofahrer nutzen sie, rund drei Prozent fahren damit (unter gewissen Einschränkungen) 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. Ganzjahres- und Winterreifen sollten 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

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.

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 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: 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 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.

Conti WinterContact TS 830 P

Dunlop SP Winter Response

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 einen 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.

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 zurechtkom-

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

General Tire Snow Grabber

Kleber Krisalp HP2

Michelin Primacy Alpin PA3

„Grüner“ Nokian WR G2 SUV

men. 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.

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 2007 beim Ganzjahresreifen-Vergleich der Auto BILD als Testsieger hervorgegangenen Goodyear Eagle Vector +. Auch der neue Goodyear-Pneu setzt 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 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.

Spezialist für Assistenzsysteme

Marktführer Continental hat den neuen 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. Im Startprogramm stehen 18 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. Erste Freigaben liegen bereits von Mercedes für die E-Klasse und den VW Passat CC vor. Weitere Größen (auch mit der Kennzeichnung W – frei bis 270 km/h) werden folgen.

Snow Grabber von General Tire

Die zu Continental gehörende US-Reifenmarke General Tire ist jetzt auch auf dem deutschen Markt vertreten. Als erstes bietet das bereits 1915 gegründete Unternehmen den Snow Grabber (engl. = Schneegreifer) an. Der neue Winterreifen für Allradfahrzeuge und SUV ist eine asymmetrische Konstruktion, bis zu 210 km/ h freigegeben und zunächst in fünf gängigen Größen erhältlich. Der Schwerpunkt der Neuentwicklung lag beim Bremsen und Anfahren auf winterlichen und regennassen Fahr-

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

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

Bis zum nächsten Frühjahr lagern die Sommerreifen in der Garage am Besten auf einem Felgenbaum.

bahnen. Dazu wurde für den Reifen ein Profil mit funktionaler Trennung entworfen. Der mittlere Bereich der Lauffläche ist für den Grip auf Schnee und der Schulterbereich für hohe Bremsleistung auf allen Fahrbahnen entwickelt worden. Dazu wurde der Mittelbereich des Snow Grabber mit speziellen Einkerbungen versehen, mit denen Schnee aufgenommen und so eine Schnee-auf-Schnee-Reibung mit höherer Traktion und genauerem Handling erreicht wird. Zum Verkaufsstart sind Dimensionen für 17- oder 18-Zoll-Felgen mit Breiten zwischen 225 und 255 mm in Querschnitten zwischen 65 und 55 Prozent im Handel.

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. 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 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.

Erfolge für Michelin-Konzern

Der bewährte Michelin Primacy Alpin PA3 bietet nach aktuellen Tests von DEKRA und TÜV Süd ein „besonders ausgewogenes Leistungsspektrum". Im Vergleich mit vier Wettbewerbern erreichte er die höchste Laufleistung, sparte am meisten Kraftstoff und hatte die kürzesten Nassbremswege. In der vergangenen Saison bewährten sich auch schon neue Pneus der zum französischen Konzern gehörenden Marken BFGoodrich und Kleber. Besonders sportlichen Autofahrern bringt beim g-Force Winter von BFGoodrich die um 50 Prozent höhere Dichte der mehr als 2000 Lamellen pro Reifen optimale Verzahnung mit dem Untergrund. Auch auf festgefahrener Schneedecke ist spurtstarkes Anfahren möglich. Insgesamt 19 Dimensionen von 14 bis 18 Zoll decken die Segmente vom Kleinwagen bis zur oberen Mittelklasse ab. Als High-Performance-Winterreifen erreichte der Kleber Krisalp HP2 beim jüngsten Winterreifentest des ADAC das Testurteil „empfehlenswert". In Größen bis 17 Zoll besitzt er Geschwindigkeitsfreigaben von 190 km/h bis 240 km/h. Eine Kombination von geraden und gewölbten Lamellen im richtungsgebundenen Profil optimiert das Handling auf vereister Fahrbahn. Die Gummimischung kommt ohne polyzyklische aromatische Öle aus. EUROMASTER, der Reifen-Räder-Service für preissensible Endverbraucher, bietet jetzt den Kleber Krisalp HP2 der Dimension 185/60 R 14 M+S T82 für nur 51 Euro an. Wer einen Satz Winterreifen oder Kompletträder von Kleber oder BFGoodrich ordert, erhält zusätzlich einen 20-Euro-Tankgutschein. Bei Winterreifen von Michelin gibt es bei EUROMASTER noch bis zum 14. November 30 Euro Spritgeld gratis.

Nokian WR G2 auch für SUV

Der „grüne" High-Performance-Winterreifen Nokian WR G2 startet in zwei Varianten für Personenwagen und Sport Utility Vehicles mit wichtigen Verbesserungen in diese Saison. Beide Pneus schützten sicher vor Schneematsch-Aquaplaning und sparen kräftig Sprit, betont der Marktführer in Skandinavien. Innerhalb des asymmetrischen Profils verdrängt die Schneematschkante schweren Matsch und 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 mehreren anderen Winterreifen ist der Rollwiderstand des Nokian WR G2 bis zu 20 Prozent geringer. Das Sortiment ist mit 61 Größen das umfangreichste im Handel. Top-Geschwindigkeitskategorie sind W-Reifen (bis 270 km/h). Mit Durchmessern von 14 bis 20 Zoll, sechs Run-Flat-Versionen und überwiegender XL-Kennzeichnung für eine verstärkte Konstruktion können fast alle Automodelle ausgestattet werden.

Karl Seiler

Für alle Jahreszeiten ist der Goodyear Vector 4Seasons ein guter Allrounder-Reifen.

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

TECHNIK-HIGHLIGHTS: PEUGEOT 5008 UND MAZDA CX-7