

Ratgeber: Worauf bei Winterreifen zu achten ist

Winterreifen haben bei Schneeglätte einen entscheidenden Vorteil gegenüber Sommerreifen: die feine Lamellierung der Lauffläche, die bei solchen Verhältnissen für die bestmögliche Haftung sorgt. Dies bedeutet sowohl bessere Traktion, eine höhere Seitenkraftübertragung und vor allem einen eindeutig kürzeren Bremsweg im Vergleich zum Sommerreifen. Diese Lamellierung ist bei einem gewissen Abnutzungsgrad der Reifen nur noch teilweise vorhanden und führt dadurch zur erheblichen Schwächung dieser positiven Eigenschaften. Die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) empfiehlt, eine Mindestprofiltiefe von vier Millimetern bei Winterreifen nicht zu unterschreiten, auch wenn der Gesetzgeber die Grenze bei 1,6 Millimetern setzt.

Je nach Ausprägung der winterlichen Verhältnisse, sei es durch örtliche Unterschiede oder durch allgemeine klimatische Bedingungen, ist daher die Faustregel, "Oktober bis Ostern" Winterreifen zu fahren, mit Vorsicht zu genießen.

Durch die Winterreifenpflicht nach § 2 Abs. 3a der Straßenverkehrsordnung wird die Entscheidung, ob und wann man als Autofahrer besser mit Winterreifen oder Sommerreifen fahren soll, stark beeinflusst. Die Faustregel, „von Oktober bis Ostern“ kann daher nur als grober Richtwert angesehen werden. Die GTÜ empfiehlt, erst dann auf Winterreifen zu verzichten, wenn garantiert nicht mehr mit Schnee- und Eisglätte gerechnet werden muss. Umgekehrt gilt dies natürlich auch für den anstehenden Wechsel von Sommer- auf Winterreifen. Das heißt also im Zweifelsfall, lieber etwas früher und länger mit Winterreifen fahren, wenn in der Fahrregion noch vereinzelt mit Kälteeinbrüchen zu rechnen ist, obwohl die bessere Fahrphysik der Sommerreifen eigentlich dagegen spricht. Das Risiko eines Unfallverschuldens bzw. eines Mitverschuldens bei ungeeigneter (Winter-) Bereifung ist ziemlich hoch. Hinzu kommt noch das mögliche Bußgeld, das nur bei unzureichender Wintertauglichkeit der Reifen verhängt wird und nicht erst, wenn man im Sommer Winterreifen fährt.

Die in der EG-Richtlinie 92/23/EWG geforderten größeren Profilirillen in der Lauffläche bei M+S-Reifen befähigen den Winterreifen eine gute Ableitung des Regenwassers auf der Straße. Mittels kontrollierten Leitens des Wassers durch die Profilirillen wird das

Aufschwimmen des Reifens auf dem Wasser verhindert und der direkte Kontakt zur Straßenoberfläche bleibt gewährleistet. Somit kann von besseren Aquaplanineigenschaften ausgegangen werden, als bei einem nicht explizit für Nsse konzipierten Sommerreifen. Bei vielen Winterreifen ist bedingt durch das Leiten des Wassers (meist von der Reifenmitte in Richtung der Seiten) eine Laufrichtung für die Reifen vorgeschrieben. Diese ist in der Regel mit einem Pfeil und der Beschriftung „Rotation“ auf den Seitenflanken eines Reifens gekennzeichnet und sollte beim Rderwechseln beachtet werden.

Der Winterreifen ist für den Schneeeinsatz konzipiert. Durch seine feine Lamellierung und angepasste Laufstreifenmischung erzielt er im Vergleich zum Sommerreifen wesentlich größere Haftwerte bei Schnee. Die nötige Traktion in tiefem Schnee bietet der Winterreifen durch seine zahlreichen Profilblöcke. Querlamellen begünstigen zudem die Rutschfestigkeit. Maximale Sicherheit bei schneebedeckter Fahrbahn bieten lediglich Winterreifen mit ausreichender Profiltiefe.

Reifen nutzen die raue Oberfläche einer Straße, um sich darin zu „verzahnen“. Daraus erfolgt eine gute Haftung bei Beanspruchungen durch sowohl Seiten- als auch Längskräfte. Der Reibungswert einer eisbedeckten Straßenoberfläche ist jedoch um das fünf- bis zehnfache kleiner als der Wert einer trockenen asphaltierten Straße. Die Haftung der Bereifung ist auf Eis so extrem gering, dass die Unterschiede zwischen den Bereifungsarten hier lediglich marginal sind. Daher ist bei den Winterreifentests die Kategorie „auf Eis“ entweder nicht vorhanden oder erfährt eine sehr geringe Gewichtung.

Der Winterreifen ist auf den Einsatz in tieferen Temperaturen abgestimmt. Seine Konzeption kann in viele Richtungen ausgelegt werden. Der Haftung auf Schnee steht die Haftung auf trockener warmer Fahrbahn entgegen. Bei jeder Entwicklung muss ein Kompromiss zwischen möglichst flexiblen Gummiblcken in Fahrtrichtung, die mit den feinen Lamellen für erhöhte Griffigkeit auf Schnee sorgen, und steifer Auslegung für weniger Abrieb und somit höherer Lauflistung des Reifens gefunden werden.

Bedingt durch die „weichere“ Gummimischung und das Profil der Lauffläche haben Winterreifen bei warmen Temperaturen einen höheren Verschleiß als Sommerreifen.

Nach § 36 der Straßenverkehrsordnung dürfen Reifen mit der M+S-Kennung im Gegensatz zu den Sommerreifen für eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit zugelassen sein als der Geschwindigkeitswert der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des zugehörigen Fahrzeugs. In diesem Fall darf die maximal zulässige Geschwindigkeit der Reifen (Beispiel: Reifenkennzeichnung "T" = maximal 190 km/h erlaubt) mit dem Auto

nicht überschritten werden. Zudem muss dem Fahrzeugführer in diesem Fall die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit der aktuellen Bereifung in dessen Blickfeld angezeigt werden. Dies erfolgt meist durch ein M+S-Klebeschild. Die Reifen sollten keinen höheren als für zulässig erklärten Geschwindigkeiten ausgesetzt werden, da die Gefahr besteht, dass sich auf Dauer die Lauffläche ablösen kann, warnt die Gesellschaft für Technische Überwachung.

Ganzjahresreifen stellen einen Kompromiss zwischen Sommerreifen und Winterreifen dar. Da auch hier keine klare Definition besteht, sind einige Reifen mit sommerlicherem, aber auch einige Reifen mit eher winterlichem Profil erhältlich. Es ist fragwürdig, ob man dem Betrieb von Sommer- und Winterreifen das durch die Bauart der Ganzjahresreifen bedingte höhere Ablaufgeräusch und die geringere Haftung auf der Straße bei sommerlichen Verhältnissen und die im Vergleich zum Winterreifen weniger ausgeprägte Lamellierung mit geringerer Haftung auf Schnee, vorziehen sollte. Einen geringen Vorteil bietet der Ganzjahresreifen jedoch: Es muss kein saisonbedingter Reifenwechsel erfolgen.

Mehr Informationen stellt die GTÜ hat unter <http://ratgeber.gtue.de> in einem Winterratgeber zum Download bereit. (ampnet/nic)