

## Winterreifen: Alte Autos brauchen die besten

Von Markus Gersthofer

**Winterreifen, so die alte Regel, sollen von 1. Oktober bis 31. März gefahren werden - von Oktober bis Ostern. Wer alsbald umrüstet, ist auf der sicheren Seite: Morgens kann bereits Reifglätte herrschen. Noch sind die Werkstatt-Termine zu bekommen, Lieferengpässe sind noch nicht zu erwarten und bei manchen Marken gibt es sogar Frühbucher-Rabatt.**

Moderne M+S-Profile haben breite und vor allem tiefe Rillen. In den Blöcken befinden sich zahlreiche feine Einschnitte, so genannte Lamellen. Vor allem aber besteht der Profilstreifen aus einer vergleichsweise weichen Gummi-Mischung. Sie bleibt auch bei Kälte elastisch und verzahnt sich besser mit den feinen Unebenheiten der Fahrbahn. Die Lamellen bilden beim Abrollen Greifkanten, die sogar auf Eis Wirkung haben. Winterreifen bieten zudem hohe Sicherheit gegen Aquaplaning. Ihre tiefen Rillen können viel Wasser aufnehmen.

In diesen Rillen setzt sich im Winter Schnee fest. Dieser lässt zusammen mit dem Schnee auf der Straße unter günstigen Bedingungen eine regelrechte Zahnschiene entstehen, die den Wagen sicher bergauf fahren und ebenso sicher bremsen lässt.

Die Zahnschiene reißt allerdings, sobald Räder blockieren oder durchdrehen. Die übertragbare Kraft verringert sich, oft bleibt der Wagen stecken, wenn Antriebsräder durchdrehen. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) in modernen Autos verhindert dies. Ältere Modelle aber haben ihn oft noch nicht, es gibt sogar noch Autos ohne ABS auf den Straßen. Ohne ESP ist die Beherrschung des Fahrzeugs bei schlechtem Wetter und im Winter deutlich schwieriger, warnt z. B. der Reifenhersteller Continental. Der Reifen muss bei solchen Fahrzeugen die Funktion der Assistenzsysteme teilweise übernehmen. Je moderner er ist, je höher sein Grip und je präziser das Handling gelingt, desto sicherer ist man auch mit älteren Fahrzeugen unterwegs.

Die Fähigkeit eines Reifens, in seinen Profirillen Wasser und Schnee aufzunehmen, verringert sich naturgemäß, wenn sich das Profil abnutzt und die Rillen flacher werden. Zuerst ist der Abfall nur gering: Sind statt der acht bis neun Millimeter beim Neureifen noch vier mm vorhanden, verlängert sich der Bremsweg auf Schnee um etwa zehn Prozent. Dann aber geht es, so

Messungen von Continental, steil abwärts: Mit 2 mm hat der Reifen seine Winter-Qualitäten weitgehend eingebüßt. Fachleute empfehlen dringend vier Millimeter als Mindestprofil, in Österreich sind sie sogar vorgeschrieben.

Wer neue Winterreifen braucht, sieht sich einem kaum überschaubaren Angebot in Autohäusern, beim Reifenhandel, im Internet gegenüber. Leistungen und Preise unterscheiden sich erheblich, wie die aktuellen Berichte in „test“ und in den Fachzeitschriften zeigen. Generell lässt sich sagen: Wer zu großen Herstellern wie Bridgestone, Continental, Dunlop, GoodYear, Michelin, Pirelli greift, zahlt zwar am meisten, kann aber kaum etwas falsch machen. Ihre Reifen erringen häufig positive Urteile. Ebenfalls gute Leistungen zu deutlich geringeren Preisen bieten weniger verbreitete Marken wie Nokian, Firestone oder Vredestein.

Unter diesen Premium-Fabrikaten rangiert eine große Zahl von Budget-Reifen zu oft sehr günstigen Preisen. Einen guten Kompromiss bedeuten die Zweitmarken großer Hersteller, so Fulda (Goodyear-Konzern) oder Barum, Semperit, Uniroyal (Conti-). Von unbekanntem Reifen fernöstlicher Herkunft sollte man besser die Hände lassen. Testberichte entdecken bei ihnen immer wieder erschreckende Defizite auf nasser Straße - und im Winter sind Fahrbahnen häufig nass. In Versuchen verhalten sich der Bremsweg aus Tempo 100 auf Nässe um 17 Meter. Wenn es im Ernstfall beim Bremsen mit guten Reifen gerade reicht, prallt das mit solchen Reifen ausgerüstete Auto mit fast 50 km/h auf: Totalschaden.

Aber auch bei Budgetreifen gibt es Ausnahmen: Große Händler bieten manchmal Eigenmarken an. Sie sind in keinem Testbericht aufgeführt und können doch Schnäppchen sein: wenn sie von einem seriösen Hersteller stammen. Der Verkäufer nennt ihn hinter vorgehaltener Hand - und sollte es auch belegen können.

Neue Automodelle haben fast immer andere Reifen- und Radgrößen. Der stolze Besitzer kann seine bisherigen Winterräder nicht weiter verwenden, er muss für neue zusätzlich in die Tasche greifen - und versucht wenigstens, die alten günstig loszuschlagen. Im Internet, am Anschlagbrett im Supermarkt, in Kleinanzeigen in der Zeitung wird aktuell M+S-Ausrüstung massenweise angeboten. Käufer sollten trotz verlockender Preise genau hinsehen: Sinn haben nur Reifen bewährter Marken mit Profiltiefen deutlich über vier Millimeter. Auch das Alter ist wichtig, abzulesen an der DOT-Nummer: 3709 beispielsweise heißt 37. Woche des Jahres 2009. Der Reifen ist heute also bereits vier Jahre alt. Lebt er auf dem eigenen Auto weitere vier, so ergeben sich am Ende acht Jahre: Die besten Zeiten hat ein Reifen dann hinter sich, auch wenn das Profil noch ausreicht.

Wie auch immer: M+S-Profile sind Vorschrift, sobald Reif, Schnee und Eis auf der Fahrbahn sind - auch für Fahrzeuge mit Allradantrieb. Verzichten auf Winterreifen können höchstens

Zweitwagen, die an glatten Tagen stehen bleiben. Wer sicher fahren will, achtet zusätzlich auf den Schneekristall. Er garantiert Mindestleistungen auf Glätte.

Die Buchstaben M+S indes sagen gar nichts. Sie finden sich auch an vielen Reifen für Geländewagen - die mit Sommerprofil bei Schnee sofort versagen. Auch das neue Label sagt nicht viel: "Es bildet die typischen Eigenschaften eines Winterreifens gar nicht ab", meint man bei Goodyear-Dunlop dazu, "weder die Traktion auf Schnee und Eis, noch kurze Bremswege unter winterlichen Straßenverhältnissen". Das Label hat speziell bei Winterreifen dann auch wenig Bedeutung. Nützlich für den Käufer sind die erwähnten Testberichte - und die Beratung durch den Reifenhändler. (ampnet/fer)