

Ratgeber: Eine gute Zeit für den Reifenwechsel

Zwar dürfte es noch ein paar Wochen dauern, bis der Winter in Deutschland Einzug hält, doch schon jetzt ist die richtige Zeit für den Reifenwechsel, meint der Automobilclub von Deutschland (AvD). Wenn es erst einmal kalt, nass und damit auf den Straßen rutschig wird, herrscht bei den Reifenhändlern Hochkonjunktur: Dann sinkt die Aussicht, den Wunschreifen zu bekommen und zum Termin der Wahl montieren zu lassen, deutlich. Weil die Reifengroßhändler jetzt die Lager mit neuer Winterware füllen, gibt es im Augenblick die größte Auswahl hinsichtlich Größe, Reifenmarke und Speed-Index.

Zwar gibt es in Deutschland keine grundsätzliche Winterreifenpflicht, doch wer mit nicht den Straßenverhältnissen angepasster Bereifung von der Polizei angetroffen wird, riskiert ein Bußgeld. Deutlich drakonischer fällt die Strafe aus, wenn Sommerreifen oder auch abgefahrene Winterreifen montiert sind und es zu Behinderungen des fließenden Verkehrs kommt oder gar ein Unfall die Folge ist.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) schreibt für Winter- wie für Sommerreifen eine Mindest-Profiltiefe von 1,6 Millimetern vor, Winterreifen sollten aber einen Wert von vier Millimetern nicht unterschreiten, weil dann die Fahrsicherheit spürbar abnimmt – und in einigen Nachbarländern, wie Österreich oder der Schweiz wird eine Unterschreitung mit einem Bußgeld belegt.

Im Winterhalbjahr gehören Reifen mit „Alpine“-Symbol (Schneeflocke mit stilisiertem Berg) ans Auto – das können Winterreifen, aber auch Ganzjahresreifen sein. Neue Sommerreifen sind hingegen keine Alternative – weder funktional noch rechtlich. Das liegt nicht nur an der härteren Gummimischung, die bei niedrigen Temperaturen weniger Haftung aufbaut. Auch die Profilierung der Sommergummis ist für winterliche Straßenverhältnisse ungeeignet, denn sie neigt dazu, sich mit Matsch und Schnee aber auch nassem Laub zuzusetzen. Und das kann zum Verlust von Seitenführung wie auch reduzierter Griffbarkeit führen, warnt der AvD.

Grundsätzlich empfiehlt es sich, für winterliche Straßenverhältnisse die Reifengröße mit der geringsten für das Fahrzeug zugelassenen Reifenbreite zu wählen. Das reduziert die Aufstandsfläche der Reifen auf dem Asphalt und damit die Menge Schnee oder Wasser, die der Reifen verdrängen muss. Dementsprechend schwimmt der schmale Reifen auch später auf (Aquaplaning). Weiterer Vorteil gegenüber breiten Niederquerschnittsreifen: Der Bereich, der den Übergang von Seitenführung zum Rutschen markiert, der so genannte Grenzbereich, fällt umso breiter aus, je größer der Querschnitt (die seitliche Reifenwulst) ist. Kommt das Fahrzeug ins Rutschen geschieht das nicht schlagartig, sondern setzt sanft ein. So hat der Fahrer die Möglichkeit frühzeitig Gegenmaßnahmen, wie Gegenlenken oder Auskuppeln, zu ergreifen und das Fahrzeug wieder vollständig unter Kontrolle zu bekommen. Bei trockener Fahrbahn hingegen sind die schmalen Pneus gegenüber Breitreifen im Hintertreffen, was sich speziell beim Bremsen bemerkbar macht, weil dabei vor allem die Reifenaufstandsfläche entscheidend ist. Mehr ist dann wieder besser.

Wer bei Schnee und Eis unterwegs ist, sollte den Reifenfülldruck um 0,2 bar gegenüber dem vom Fahrzeughersteller empfohlenen Wert erhöhen, rät der Automobilclub. Der erhöhte Druck öffnet das Lamellenprofil der Winterreifen weiter, was der Griffbarkeit der Pneus zugutekommt, als auch die Selbstreinigung des Profils fördert. Das macht sich nicht nur beim Vortrieb, sondern auch im Lenkverhalten und beim Bremsen positiv bemerkbar. Bei überwiegend trockener oder nasser Fahrbahn ist hingegen der vom Hersteller empfohlene Reifenfülldruck die beste Wahl. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Winterreifen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear