

Ratgeber: Jetzt sind wieder Sommerreifen an der Reihe

Von Maximilian Keretlow

Von Oktober bis Ostern, so die generelle Empfehlung, sollte das Auto auf Winterreifen rollen. Ostern naht. Die meisten Autofahrer lassen ihre Räder beim Reifenhändler tauschen (und die gerade nicht benötigten dort einlagern). Die Werkstätten sind voll - dabei ist Eile durchaus unnötig: Im April können die Temperaturen vor allem morgens noch in die Nähe des Gefrierpunkts fallen. M+S-Reifen mit ihren für Kälte optimierten Gummimischungen sind also noch keinesfalls fehl am Platze. Bei überraschendem Schnee oder bei Glätteis sind sie sogar nach wie vor Vorschrift. „Nicht zu früh auf Sommerreifen umsteigen“, warnt dann auch der TÜV.

Bei steigenden Temperaturen aber ist der Wechsel nur vernünftig: Sommerreifen rollen leichter, sparen Kraftstoff. Sie leben länger, sie lassen die Lenkung präziser ansprechen. Vor allem greifen sie bei Wärme besser, sie sorgen im Ernstfall für kürzere Bremswege. Keine Frage, dass Sommer- wie Winterreifen auf eigenen Felgen aufgezogen sein sollten. Jeweilige Ummontage kostet samt Auswuchten auf die Dauer mehr als ein Satz Räder.

Vor dem Abnehmen empfiehlt sich ein Blick auf die M+S-Profile. Mit vier Millimetern oder weniger taugen sie nur noch bedingt für Eis und Schnee. Sparsame Naturen brauchen sie jetzt vollends auf. Gesetzliches Minimum sind 1,6 mm an der dünnsten Stelle. Ab drei, spätestens zweieinhalb Millimetern sollten alle Reifen aber besser ausgemustert werden. Zudem sollten Reifen allerspätestens nach zehn Jahren erneuert werden, da das Gummi im Lauf der Jahre hart wird und das Haftvermögen besonders auf Nässe nachlässt. Das Fabrikationsdatum zeigt die so genannte DOT-Nummer auf der Flanke: „1806“ zum Beispiel steht für die 18. Woche 2006.

Wer neue Reifen braucht, sieht sich einem riesigen Angebot gegenüber. Große Hersteller wie Continental bieten bis zu zehn verschiedene Typen - mal in sportlicher, mal in besonders wirtschaftlicher Ausprägung. Meist können auf das eigene Auto noch verschiedene Größen montiert werden. Das macht am Ende Dutzende von Reifen, die in

Frage kommen.

Bei der Auswahl helfen Reifen- und Autohändler sowie Testberichte. Die Stiftung Warentest, der ADAC, fast alle großen Autozeitschriften veröffentlichen in diesen Wochen Reifentests. Sie lassen sich größtenteils auch im Internet finden. Die bekannten Marken schneiden in aller Regel gut ab. Der ADAC und Stiftung Warentest vergaben zum Beispiel gute Noten für den Eco Contact 5 und den Premium Contact 5 von Continental, der ADAC auch für den Brillantis von Barum. Die Zeitschrift „Lenkrad“ des Automobilclubs ACE kürte den Speed-Life von Semperit zu einem der drei „Preis-Leistungs-Sieger“, die anderen waren der Eco Control HP von Fulda und der Kinergy Eco von Kumho. Die Redaktion stufte auch den Dunlop SP Sport als „sehr empfehlenswert“ ein. „AutoBild“ beurteilte den Pirelli Cinturato P7 als „vorbildlich“, „AutoBild Sports Cars“ stufte den Michelin Pilot Sport 3 als „empfehlenswert“ ein.

Auch weniger bekannte Fabrikate glänzen mit guten Beurteilungen. Den finnischen Hersteller Nokian etwa loben „AutoBild“, „Auto-Zeitung“ und „Gute Fahrt“ gleichermaßen. Hankook bekommt bei „Lenkrad“, der vergleichsweise preiswerte koreanische Hersteller Nexen bei „AutoBild“ gute Noten. Problem bei allen diesen Tests ist, dass sich die Prüfkriterien nicht überall gleichen. Auch gelten die Ergebnisse stets nur für den getesteten Reifen. Ein Hersteller, der hervorragende sportliche Reifen baut, muss nicht unbedingt beim Energiesparern vorne liegen. Die großen Marken, das zeigen alle Tests, geben sich in aller Regel aber in keiner Disziplin wirkliche Blößen. Wer zu ihnen greift, ist auf der sicheren Seite.

Dies gilt auch für heutige Energiesparreifen. Leichter Lauf und Nassgriff, Lebensdauer und Geräusch stehen sich in der Konstruktion bis zu einem gewissen Grad gegenüber. Nicht umsonst müssen die Leistungen auf diesen Gebieten in dem neuen Reifen-Label ausgedrückt werden. Es wird ab November Vorschrift und soll die Qualität wenigstens grob charakterisieren: Das grüne „A“ ist dabei die beste Einstufung, ein dunkelrotes „G“ die schlechteste. Drittes Kriterium ist das Geräusch: Je niedriger die Zahl, desto leiser läuft der Reifen. Leichtlaufreifen sind besonders sinnvoll bei viel Stadtverkehr. Bei niedrigen Geschwindigkeiten überwiegt der Roll-, bei höheren der Luftwiderstand. Die neuen Energiesparreifen von Bridgestone, Continental, Dunlop, Fulda, Goodyear, Hankook, Michelin, Pirelli und Semperit jedenfalls schnitten bei den Fachzeitschriften gut ab, auch auf Nässe.

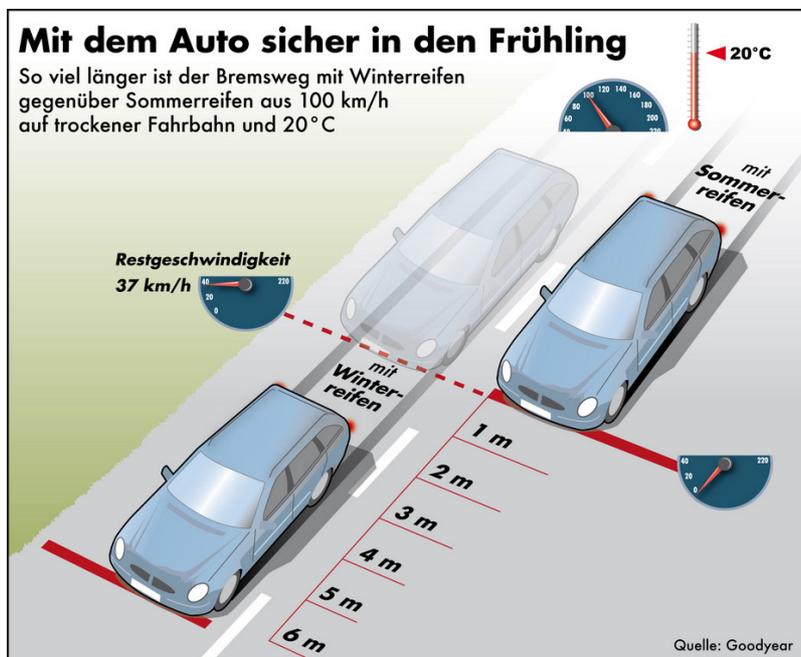
Schnäppchen indes können gefährlich werden, vor allem von unbekanntem Marken aus Fernost. Die Stiftung Warentest, der ADAC und die Fachzeitschriften attestieren Billigreifen zum Teil katastrophale Eigenschaften insbesondere auf Nässe. Wenn es

darauf ankommt, reicht es mit guten Reifen gerade noch, mit dem Superpreis-Angebot aus dem Internet unter Umständen nicht. Die resultierenden Unfallkosten sind viel höher als Billigreifen je einsparen können. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel:



Im Frühling sollte von Winter- auf Sommerreifen gewechselt werden.



Sommerreifen bieten bei warmen Temperaturen einen kürzeren Bremsweg als Winterpneus.