

Ratgeber: Bei vier Millimetern ist Schluss

Bevor die Schlangen bei den Reifenhändlern immer länger werden: Jetzt ist es langsam Zeit, auf Winterreifen umzusteigen. Ist die Profiltiefe der alten unter vier Millimetern, steht der Neukauf an. Eine Hilfe bei der Wahl des richtigen Reifens gibt das neue Label, mit dem seit knapp einem Jahr alle neuen Reifen gekennzeichnet sein müssen.

Der TÜV rät, sich umfassend zu informieren. Nach spezifischen Wintereigenschaften sucht der Reifenkäufer auf dem Label vergeblich. Es gibt dem Autofahrer nur drei Basisinformationen: Rollwiderstand, Bremsweg und die Geräuschemission. Kriterien wie das Verhalten bei Schnee, Eis und Kälte können aus der vorgeschriebenen Kennzeichnung nicht abgeleitet werden.

Die Tests von Verbraucherorganisationen, Automobilclubs und Fachzeitschriften seien dabei eine gute Basis. Bei den Pneus für die kalte Jahreszeit sind dort selbstverständlich auch die Leistungen auf Schnee, Eis und bei kalter, trockener Straße die Kriterien. Die Werte für das Reifenlabel werden dagegen bei Plustemperaturen bestimmt. Die ausführliche Beratung beim Fachhandel ist eine gute Ergänzung.

Die M+S Markierung sagt kaum etwas über die Wintereigenschaften aus. Es gibt leider so gut wie keine Kriterien für diese traditionelle Bezeichnung. Aus diesem Grund findet sie sich teilweise auch auf Sommerreifen wieder. Die Eignung für Eis und Schnee erkennt man am besten am Schneeflockensymbol, sagt Reifenexperte Michael Staude vom ADAC Niedersachsen. Ist dieses Zeichen mit einem stilisierten Gebirgsmassiv in das Gummi vulkanisiert, hat der Reifen in einem festgelegten Testverfahren eine entsprechende Winterperformance nachgewiesen.

Nur drei Prozent der Autofahrer wissen, dass in Deutschland auch bei Winterreifen 1,6 Millimeter Profil genügen würden. Glücklicherweise setzen die meisten keine Reifen mehr im Winter ein, wenn sie weniger als drei bis vier Millimeter tiefe Einschnitte aufweisen. Bei Schnee verlängert sich der Bremsweg eines auf vier Millimeter abgefahrenen Winterreifens um rund 10 Prozent gegenüber dem Neuzustand mit acht Millimeter Profil, erläutert Staude. Bis zur gesetzlich vorgeschriebenen Mindesttiefe von 1,6 Millimetern lässt die Performance weiter deutlich nach.

Bei Winterreifen greifen die Käufer gern zu schmalen Dimensionen. Denen werden bessere Wintereigenschaften nachgesagt. „Das ist ein alter Hut“, sagt der Experte von TÜV SÜD. Bei Schnee bräuchten breitere Reifen sogar leichte Vorteile. Auch niedrigere Geschwindigkeitsklassen bringen nicht generell mehr Grip bei Eis und Schnee. Markenreifen mit der Kennzeichnung H für 210 oder V für 240 km/h Höchstgeschwindigkeit zeigten zudem so gut wie keine Nachteile zu jenen mit der T-Kennzeichnung für 190 km/h.

Das Reifenlabel muss kein Aufkleber am Reifen sein. Eine anderweitige Deklaration im Verkaufsraum oder ein Aufdruck auf dem Angebot sind ebenfalls zulässig. Die Angabe der Kriterien auf der Rechnung ist jedoch in jedem Fall verpflichtend. Sie gelten übrigens nicht pauschal für alle Reifen eines Fabrikats oder Typs. Jede einzelne Dimension mit den Tragfähigkeiten und Geschwindigkeitskennzeichnungen wurde gemessen. Unterschiedliche Größen führen in vielen Fällen auch zu unterschiedlichen Einstufungen. Und höhere Tragfähigkeiten sind mit Extra Load oder XL markiert und wirken sich bei kaum unterschiedlicher tatsächlicher Performance positiv auf die Klassifizierung in der Energieeffizienz aus.

Der Kraftstoffverbrauch zwischen den einzelnen Klassen, also etwa zwischen B und C, erhöht sich nur um 0,1 und 0,15 l/100 km. Insgesamt sind von Klasse A zu G bis zu 0,66 l/100 km möglich. Sehr gute Werte wären mit harten Gummimischungen zu erreichen. Diese würden sich jedoch vor allem auf die Wintereigenschaften negativ auswirken.

Zwischen den Labelklassen A und B verlängert sich der Bremsweg aus Tempo 80 nur um drei Meter. Der Unterschied von A nach F beträgt allerdings schon 18 Meter. Sehr gute Werte wären mit breiten Entwässerungskanälen und nassseoptimierten Laufstreifenmischungen zu erreichen. Die würden jedoch das Handling und viele Wintereigenschaften verschlechtern. Deshalb ist auch die Nassbremsen-Klasse für Winterreifen nur sehr bedingt aussagekräftig.

Bei der Angabe zur Geräuschentwicklung auf dem Reifenlabel sind die Dezibelwerte in dB mit Vorsicht zu genießen. Ein Unterschied von drei dB bedeutet schon die Halbierung oder Verdoppelung. Praktischer sind die ebenfalls abgebildeten symbolisierten Schallwellen.

Ein Balken mehr erhöht den Schall wie von einem auf zwei Autos. Der dritte dann sogar auf vier. Beim Geräusch unterscheiden sich Sommer- und Winterreifen kaum. Einen direkten Zusammenhang zwischen der Emission nach außen und dem vom Fahrer wahrgenommenen Innengeräusch gibt es übrigens nicht.

Die Angaben des Reifenlabels werden in der Regel von den Reifenherstellern im Rahmen einer sogenannten Selbstzertifizierung in eigenen Tests bestimmt. „Auf die Angaben der bekannten Reifenhersteller kann man sich verlassen“, sagt Michael Staude. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



ADAC-Winterreifentest.
