

---

## Ratgeber: Jetzt auf Sommerreifen wechseln

Mit den steigenden Temperaturen gehören die Winterreifen wieder runter. Die alte Faustregel „Von O bis O“ (von Ostern bis Oktober), also von wann bis wann Sommerreifen aufgezogen werden sollen, gilt als grobe Orientierung. Viel wichtiger ist das Einbeziehen des Wetter und des Wohnortes in die bevorstehende Entscheidung, betont der Automobilclub von Deutschland. Sommerreifen haben ein ganz anderes Profil als Winter- und Ganzjahresreifen. Die Profilstollen sind weniger grob, die Rillen feiner. Auch wenn die Profiltiefe gesetzlich nur mindestens 1,6 Millimeter betragen muss, empfiehlt der AvD ein Minimum von drei Millimetern als Mindestprofiltiefe, um das Aquaplaning-Risiko auch bei starker Nässe im Sommer so gering wie möglich zu halten.

Viele Autofahrer wünschen sich besonders breite Reifen, die auf möglichst großen Felgen aufgezogen sein sollen. Sie sind bei Trockenheit und speziell in schnellen Kurven vergleichsweise besser, doch sobald es regnet wirken sie als extreme Tempobremse, weil sie viel schneller „aufschwimmen“

Extreme Niederquerschnittsreifen verbessern zwar die Seitenführung, doch je niedriger die Reifenflanke ist, desto höher das Risiko, sich beim Parken am Randstein teure Felgenschäden zu holen. Erst bei 15 Zentimetern Höhe von der Fahrbanoberfläche bis zum Felgenhorn ist man vor Bordsteinschäden halbwegs gefeit. So genannte Niederquerschnittsreifen verzeihen auch weniger Luftdruck-Sünden. Schon 0,5 bar zu viel lassen sie in der Mitte schneller verschleifen – ein teurer Neukauf wird fällig, warnt der Automobilclub. Komforteinbußen sind unabhängig von Stoßdämpfer- und Fahrwerkseinstellungen sind nahezu unvermeidbar.

Alles in allem geht es bei der Lauffläche von Sommerreifen darum, den bestmöglichen Kompromiss zwischen Haftreibung und niedrigem Rollwiderstand zu finden, damit auch der Kraftstoffverbrauch wirtschaftlich bleibt. Die vielfach veröffentlichten Reifentests geben darüber Aufschluss, ob ein bestimmter Reifen eher Handling- oder Nässe-Vorteile hat, wie sein Bremsweg ist und sein Verschleiß. Daneben gibt das neue EU-Reifenlabel Auskunft über Kraftstoffeffizienz (Rollwiderstand), Nasshaftung und zum Rollgeräusch eines Reifens. Erst dann sollte die Frage des Preises interessant werden.

Bei der Auswahl der richtigen Sommerreifen sind verschiedene Kriterien zu beachten. Allen voran die richtige Reifengröße, die man nicht immer alle im Fahrzeugschein oder in der Konformitätsbescheinigung findet. Dort sind die Kennzahlen der Reifengröße und des Reifenquerschnitts angegeben. Oft sind weitere Größen erlaubt, die man beim Hersteller oder Händler erfragen sollte.

Zudem sollte man beim Kauf von Sommerreifen darauf achten, ob man statt Ersatzrad nur eine Füllflasche möchte oder sogar zu Runflat-Reifen greift, die auch im Falle eines plötzlichen Druckverlusts noch kontrollierbar sind, wenn man den Druckverlust rechtzeitig bemerkt. Seit 1. Januar 2015 verfügen alle Neuwagen über eine integrierte Luftdruck-Überwachung. Da entscheidet man beim Kauf des Autos, ob man das preiswerte indirekte oder das bei jeder Umbereifung teure direkte Messsystem ordert. In beiden Fällen profitieren vor allem Autofahrer ohne Ersatzrad, weil sie den Druckverlust mitgeteilt bekommen, bevor der Reifen kaputt ist und man ihn mit der Reparaturflasche noch retten kann.

Manche Fahrer finden bei der Reifenwahl auch persönliche Vorlieben, wie Handling, Fahrkomfort, Geschwindigkeit oder Lebensdauer als Kriterium zur Wahl des Sommerreifens wichtig. Runderneuerte Reifen sollten bei modernen Pkw nicht mehr in Erwägung gezogen werden, meint der AvD, weil sie bei höheren Geschwindigkeiten als

---

120 km/h schneller defekt werden können.

Die Lebensdauer von Sommerreifen hängt stark von der Beanspruchung ab. Werden die Pneu oftmals schnell gefahren und hart abgebremst, verschleißten sie auch schneller. Deshalb sollte man die Profiltiefe immer im Auge haben und auch den Reifendruck (am kalten Reifen) wöchentlich kontrollieren. Zu niedriger Luftdruck lässt den Reifen walken, heiß werden und gegebenenfalls sogar platzen, speziell wenn die Gewichtsbelastung hoch ist. Zu hoher Luftdruck nutzt den Sommerreifen in Profilmitte schneller ab und beeinträchtigt die Seitenführung. Beide „Sünden“ lassen die Reifen schneller altern.

Schlussendlich sind aber vor allem drei Dinge wichtig: Im Sommer fährt man keine Winterreifen, der Luftdruck muss stimmen, und es sollten nicht weniger als drei Millimeter Profil vorhanden sein. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Im Frühling sollte von Winter- auf Sommerreifen gewechselt werden.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear