



Der Winterreifen soll seine beste Haftung bei Temperaturen unter 0 Grad haben, der Sommerreifen bei über 15 Grad. Experten gehen davon aus, dass bei einer Temperatur der Fahrbahn von 7 Grad beide Reifentypen eine ähnliche Haftung haben. Foto: AdobeStock

„Die besseren Reifen gehören nach hinten“

MICHAEL ZIDORN
UND PETER PEZ

Lüneburg. Von der Formel 1 kennen wir bei angekündigtem Regen ein wahres Reifen-Poker: normale Grip- oder Regenreifen? Von der Bahn zu rutschen, schließt den Gewinn mit hoher Wahrscheinlichkeit aus. Aber nur, wenn es wirklich nicht anders geht, greifen die Teams zur Regenvariante. Auch wenn die Fahrbahn nass ist, sind mit den Slicks oft die höheren Geschwindigkeiten möglich. Das Anforderungsprofil ist komplex, und auch aus technischer Sicht gibt es keine absolute und eindeutige Beurteilung. Die Zwischenlösung wären Intermediates. Es bleibt immer eine Abwägung. Die StVO und StVZO dagegen machen es uns zunächst leicht. Die beiden Verordnungen geben klare Regeln vor (siehe Textkasten). Allerdings bleibt die Frage, ob man den regelmäßigen Wechsel von Sommer- auf Winterbereifung bevorzugen oder lieber auf Ganzjahresreifen setzen sollte, zumal letztere Variante deutlich bequemer bzw. kostengünstiger ist.

Winterreifen hat die beste Haftung bei unter 0 Grad

Der Lüneburger Kfz-Sachverständige Jochen Neuberg meint, dass es darauf keine eindeutige Antwort gibt. Das Problem sei, dass in Norddeutschland selten klare und länger anhaltende Winterverhältnisse vorliegen. Laut Neuberg habe der Winterreifen seine beste Haftung bei Temperaturen unter 0 Grad und der Sommerreifen bei über 15 Grad. Unter Fachleuten werde allgemein angenommen, dass bei einer Temperatur der Fahrbahn von 7 Grad beide Reifentypen

Es wird wieder kälter – und für viele Autofahrer steht der Reifenwechsel an. Winterreifen oder Ganzjahresreifen ist hier die Frage

eine ähnliche Haftung haben. Darüber und darunter ist jeweils der andere besser. „Aus mir bekannten Versuchen ergab sich, dass der Sommerreifen bei kalter Fahrbahn nicht so sehr nachließ, der Winterreifen bei Temperaturen über 15 Grad jedoch messbar längere Bremswege ergab“, sagt Jochen Neuberg. „Wer bei durchschnittlichen Fahrten in der Winter-Jahreshälfte alle Kriterien bestmöglich erfüllen oder koordinieren möchte und unter 30.000 Kilometer im Jahr zurücklegt, fährt mit einem

Ganzjahresreifen aus meiner Sicht besser“. Genauso handhabt es der Kfz-Sachverständige seit vielen Jahren mit seinen eigenen Fahrzeugen. Auch der Luftdruck der Reifen ist ein wichtiges Sicherheitselement.

Beim Zweirad macht sich mangelhafter Luftdruck bereits beim Fahren bemerkbar, anders beim Auto. Hier merkt man fehlenden Luftdruck mitunter erst, wenn es zu spät ist, nämlich dann, wenn das Fahrzeug beim Bremsen ausbricht. „Dass dies schwerwiegendste Folgen haben

kann, bedarf keiner Erörterung“, so Neuberg. „Gut zu wissen ist aber auch, dass zu geringer Luftdruck den Reifenverschleiß und den Kraftstoffverbrauch erhöhen kann.“ Ein um 0,5 bar erhöhter Luftdruck dagegen sei tendenziell unschädlich, gäbe sogar mehr Sicherheitsreserven, reduziere jedoch den Fahrkomfort.

Profiltiefe von mindestens 1,6 Millimetern vorgegeben

Für die, die ihre Reifen selbst wechseln, gibt der Sachverständige einen weiteren Hinweis: „Die besseren Reifen gehören immer nach hinten! Vorn mögen sie beim frontgetriebenen Fahrzeug zwar besser ziehen, aber hinten die Haftung zu verlieren, kann unkontrollierbares Schleudern zur Folge haben.“ Für das Haupt-

profil am ganzen Umfang hat der Gesetzgeber eine Profiltiefe von mindestens 1,6 Millimetern vorgegeben. Doch wer Aquaplaning vorbeugen und bei winterlichen Straßen einen deutlich besseren Grip haben möchte, sollte nicht die letzten Millimeter aus seinen Reifen herausquetschen. „Ein Millimeter des Reifensatzes eines durchschnittlichen Autos kostet nur circa 25 Cent pro 100 Kilometer“, rechnet Jochen Neuberg vor. „Gute Qualität und Sorgfalt bei den Reifen und ihrer Auswahl ist existenziell.“

Dazu gehört auch, dass man mit seinen Reifen, etwa beim Einparken, nicht über einen Kantstein fährt. Dies kann die Struktur von Karkasse und Gummimischung beschädigen und Teile des Reifens auf Dauer mürbe werden lassen. Jahre später kann dies dazu führen, dass der Reifen während der Fahrt platzt – und das schlimmstenfalls bei höherer Geschwindigkeit auf der Autobahn.

HINTERGRUND

Zur Rechtslage

Nach Paragraph 2 Abs. 3a StVO darf der Führer eines Kraftfahrzeugs dies bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte und Reifglätte nur fahren, wenn alle Räder mit Reifen ausgerüstet sind, die den Anforderungen der StVZO (Winterreifenpflicht) genügen. Ausnahmen sind in seltenen Fällen möglich, allerdings betreffen diese vor allem

nicht private oder Firmenwagen. Für einspurige Kraftfahrzeuge vom Mofa bis zum Motorrad gilt die Winterreifenpflicht nicht. Bei Lastwagen bis maximal 3,5 Tonnen müssen wie bei den Pkw alle Achsen mit Winterreifen ausgerüstet werden, bei höherem Gewicht gilt diese Pflicht lediglich für die Antriebs- und Lenkachsen.

Ein konkreter Zeitraum wird nicht vorgegeben, es gilt also die sogenannte situative Winterreifenpflicht. Wintertaugliche Reifen, also auch Ganzjahresreifen, die nach dem 31. Dezember 2017 hergestellt wurden, müssen mit dem Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) ausgestattet sein. Für ältere Reifen nur mit M+S-Kenn-

zeichnung gilt eine Übergangsfrist, sie dürfen noch bis zum 30. September 2024 gefahren werden. Verstöße gegen die Winterreifenpflicht sind mit Geldbuße bewehrt und können bei Verkehrsunfällen zudem gravierend, schadensersatzrechtliche sowie auch versicherungsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.