

GTÜ-Ratgeber Winterreifen: "Oktober bis Ostern" stimmt nicht immer

(ddp direct) Winterreifen haben bei Schneeglätte einen entscheidenden Vorteil gegenüber Sommerreifen: die feine Lamellierung der Lauffläche, die bei solchen Verhältnissen für die bestmögliche Haftung sorgt. Dies bedeutet sowohl bessere Traktion, Seitenkraftübertragung und vor allem einen eindeutig kürzeren Bremsweg im Vergleich zum Sommerreifen. Diese Lamellierung ist bei einem gewissen Abnutzungsgrad der Reifen nur noch teilweise vorhanden und führt dadurch zur erheblichen Schwächung dieser positiven Eigenschaften. Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung empfiehlt, eine Mindestprofiltiefe von vier Millimetern bei Winterreifen nicht zu unterschreiten.

Je nach Ausprägung der winterlichen Verhältnisse, sei es durch örtliche Unterschiede oder durch allgemeine klimatische Bedingungen, ist daher die Faustregel, "Oktober bis Ostern" Winterreifen zu fahren, mit Vorsicht zu genießen.

Winterreifenpflicht

Durch die Winterreifenpflicht nach § 2 Abs. 3a der Straßenverkehrsordnung wird die Entscheidung, ob und wann man als Autofahrer besser mit Winterreifen oder Sommerreifen fahren soll, aber stark beeinflusst. Also kann die Empfehlung durch die "Winterreifenpflicht" bedingt nur lauten, dass man auf Winterreifen erst verzichten kann, wenn garantiert nicht mehr mit Schnee- und Eisglätte gerechnet werden muss. Das heißt also im Zweifelsfall lieber etwas länger mit Winterreifen fahren, wenn in der Fahrregion noch vereinzelt mit Kälteinbrüchen zu rechnen ist, obwohl die bessere Fahrphysik der Sommerreifen eigentlich dagegen spricht. Das Risiko eines Unfallverschuldens bzw. eines Mitverschuldens bei ungeeigneter (Winter-) Bereifung ist nämlich ziemlich hoch. Hinzu kommt noch das mögliche Bußgeld, das nur bei unzureichender Wintertauglichkeit der Reifen verhängt wird und nicht, wenn man im Sommer Winterreifen fährt.

Winterreifen bei trockener Fahrbahn

Vergleichstests wie der GTÜ-Winterreifentest 2012 zeigen dass die Bremswege auf Winterreifen bei Trockenheit gegenüber der Sommerbereifung wesentlich länger sind. In Zahlen - des GTÜ-Tests - bedeutet das: rund sieben Meter mehr Bremsweg bei der Bremsung aus einer Geschwindigkeit von 100 km/h bis zum Stillstand. Diese Erkenntnis hat diverse Gründe, unter anderem hat in diesem Fall die Lamellierung eine negative Auswirkung auf die Haftung, da die Profilblöcke weniger Auflagefläche haben, um sich im Asphalt zu verzahnen.

Winterreifen bei Nässe

Die in der EG-Richtlinie 92/23/EWG geforderten größeren Profilrillen in der Lauffläche bei M+S-Reifen befähigen den Winterreifen eine gute Ableitung des Regenwassers auf der Straße. Mittels kontrollierten Leitens des Wassers durch die Profilrillen wird das "Aufschwimmen" des Reifens auf dem Wasser verhindert und der direkte Kontakt zur Straßenoberfläche bleibt gewährleistet. Somit kann von besseren Aquaplaningeigenschaften ausgegangen werden, als bei einem nicht explizit für Nässe konzipierten Sommerreifen. Bei vielen Winterreifen ist bedingt durch das Leiten des Wassers (meist von der Reifenmitte in Richtung der Seiten) eine Laufrichtung für die Reifen vorgeschrieben. Diese ist in der Regel mit einem Pfeil und der Beschriftung "Rotation" auf den Seitenflanken eines Reifens gekennzeichnet und sollte beim Räderwechseln beachtet werden.

Winterreifen bei Schnee

Der Winterreifen ist für den Schneeeinsatz konzipiert. Durch seine feine Lamellierung und angepasste Laufstreifenmischung erzielt er im Vergleich zum Sommerreifen wesentlich größere Haftwerte bei Schnee. Die nötige Traktion in tiefem Schnee bietet der Winterreifen durch seine zahlreichen Profilblöcke. Querlamellen begünstigen zudem die Rutschfestigkeit. Maximale Sicherheit bei schneebedeckter Fahrbahn bieten lediglich Winterreifen mit ausreichender Profiltiefe (siehe Oktober bis Ostern).

Winterreifen bei Eis

Reifen nutzen die raue Oberfläche einer Straße, um sich darin zu verzahnen. Daraus erfolgt eine gute Haftung bei Beanspruchungen durch sowohl Seiten- als auch Längskräfte. Der Reibungswert einer eisbedeckten Straßenoberfläche ist jedoch um das fünf- bis zehnfache kleiner als der Wert einer trockenen asphaltierten Straße. Die Haftung der Bereifung ist auf Eis so extrem gering, dass die Unterschiede zwischen den Bereifungsarten hier lediglich marginal sind. Daher ist bei den Winterreifentests die Kategorie "auf Eis" entweder nicht vorhanden oder erfährt eine sehr geringe Gewichtung.

Winterreifen im Sommer

Der Winterreifen ist auf den Einsatz in tieferen Temperaturen abgestimmt. Seine Konzeption kann in viele Richtungen ausgelegt werden. Der Haftung auf Schnee steht die Haftung auf trockener warmer Fahrbahn entgegen. Bei jeder Entwicklung muss ein Kompromiss zwischen möglichst flexiblen Gummiblocken in Fahrtrichtung, die mit den feinen Lamellen für erhöhte Griffigkeit auf Schnee sorgen, und steifer Auslegung für weniger Abrieb und somit höherer Laufleistung des Reifens gefunden werden.

Bedingt durch die "weichere" Gummimischung und das Profil der Lauffläche haben Winterreifen bei warmen Temperaturen einen höheren Verschleiß als Sommerreifen.

Winterreifen bei hohem Autobahntempo

Nach § 36 der StVZO dürfen Reifen mit der M+S-Kennung im Gegensatz zu den Sommerreifen für eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit zugelassen sein, als der Geschwindigkeitswert der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des zugehörigen Fahrzeugs. Jedoch darf in diesem Fall die maximal zulässige Geschwindigkeit der Reifen (Beispiel: Reifenkennzeichnung "T" = maximal 190 km/h erlaubt) im Fahrbetrieb nicht überschritten werden. Zudem muss dem Fahrzeugführer in diesem Fall die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit der aktuellen Bereifung in dessen Blickfeld angezeigt werden. Dies erfolgt meist durch ein M+S-Klebeschild. Die Reifen sollten keinen höheren als für zulässig erklärten Geschwindigkeiten ausgesetzt werden, da die Gefahr besteht, dass sich auf Dauer die Lauffläche ablösen kann.

Ganzjahresreifen

Ganzjahresreifen stellen einen Kompromiss zwischen Sommerreifen und Winterreifen dar. Da auch hier keine klare Definition eines Ganzjahresreifens besteht, sind einige Reifen mit sommerlicherem, aber auch einige Reifen mit eher winterlichem Profil erhältlich. Es ist fragwürdig, ob man dem Betrieb von Sommer- und Winterreifen das durch die Bauart der Ganzjahresreifen bedingte höhere Ablaufgeräusch und die geringere Haftung auf der Straße bei sommerlichen Verhältnissen und die im Vergleich zum Winterreifen weniger ausgeprägte Lamellierung mit geringerer Haftung auf Schnee, vorziehen sollte. Einen geringen Vorteil bietet der Ganzjahresreifen jedoch: Es muss kein saisonbedingter Reifenwechsel erfolgen.

GTÜ-Winterratgeber

Weitere Informationen zu diesem Thema finden sich auch im GTÜ-Winterratgeber, der unter <http://ratgeber.gtue.de> zum Download bereitsteht. Zudem kann der praktische Ratgeber für den sicherheitsbewussten Autofahrer auch bei der GTÜ kostenfrei bestellt werden: GTÜ · Vor dem Lauch 25 · 70567 Stuttgart · Stichwort: Winterratgeber oder per E-Mail an vertrieb@gtue.de.

Shortlink zu dieser Pressemitteilung:

<http://shortpr.com/i4jnpj>

Permanenter Link zu dieser Pressemitteilung:

<http://www.themenportal.de/wirtschaft/gtue-ratgeber-winterreifen-oktober-bis-ostern-stimmt-nicht-immer-86667>

=== Fahren im Winter (Bild) ===

Winterreifen haben bei Schneeglätte einen entscheidenden Vorteil gegenüber Sommerreifen: die feine Lamellierung der Lauffläche, die bei solchen Verhältnissen für die bestmögliche Haftung sorgt. Dies bedeutet sowohl bessere Traktion, Seitenkraftübertragung und vor allem einen eindeutig kürzeren Bremsweg im Vergleich zum Sommerreifen.

Shortlink:

<http://shortpr.com/0hfn00>

Permanenter Link:

<http://www.themenportal.de/bilder/fahren-im-winter>

Pressekontakt

GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

Herr Hans-Jürgen Götz
Vor dem Lauch 25
70567 Stuttgart

hans-juergen.goetz@gtue.de

Firmenkontakt

GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

Herr Hans-Jürgen Götz
Vor dem Lauch 25
70567 Stuttgart

presse.gtue.de

hans-juergen.goetz@gtue.de

Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH ist die größte amtlich anerkannte Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger in Deutschland. Über 2.000 selbstständige und hauptberuflich tätige Kfz-Sachverständige und deren qualifizierte Mitarbeiter prüfen in rund 18.000 Prüfstützpunkten in Kfz-Fachwerkstätten und Autohäusern sowie in eigenen Prüfstellen der GTÜ-Vertragspartner. Sie führen im Namen und für Rechnung der GTÜ durch:

- Hauptuntersuchung (HU) inklusive "Abgasuntersuchung" nach § 29 StVZO (amtliche Prüfplakette)
- Sicherheitsprüfungen (SP) nach § 29 StVZO
- Änderungsabnahmen nach § 19 Abs. 3 StVZO (z. B. Räder-/Reifen-Umrüstung, Anhängerkupplung, Tieferlegung)
- Untersuchungen nach BOKraft
- ADR/ GGVS-Prüfungen.

Ihre Experten für Sicherheit!

<http://www.gtue.de>

Anlage: Bild

