

## Autofahrer lassen sich von Winterreifen aufs Glatteis fÃ¼hren

Von Jens Riedel

**Wenn es um Winterreifen geht, lassen sich viele Autofahrer aufs Glatteis fÃ¼hren. Es gibt viele Vorurteile, aber auch gefÃ¤hrliche IrrtÃ¼mer. So hat eine Umfrage von Goodyear Dunlop mit 1400 Teilnehmern ergeben, dass 72 Prozent der Autofahrer glaubten, dass Winterreifen an der âM+Sâ-Kennung zu identifizieren sind. Ãber 40 Prozent dachten, dass die gesetzlich vorgeschriebene Restprofiltiefe von 1,6 Millimetern noch ausreichend Haftung in der kalten Jahreszeit bietet. Beides stimmt nicht.**

Viele Autofahrer denken auch heute noch, dass Winterreifen nur in Regionen mit hÃ¤ufigem Schneefall relevant seien, und sich schneller abnutzen als Sommerreifen sowie mehr Kraftstoff verbrauchen. Reifenentwickler widersprechen dem. Bei modernen Produkten sind der Rollwiderstand und das AbrollgerÃ¤usch lÃ¤ngst nicht mehr so hoch wie frÃ¼her. Weitere FehleinschÃ¤tzungen, die die Umfrage ans Licht brachte: Inzwischen sind Winter- nicht unbedingt lauter als Sommerreifen, wie fast 80 Prozent der Befragten vermutete. Mehr als die HÃ¤lfte war der Meinung, dass der Komfort Fahrkomfort geringer ist, und rund ein Drittel vertrat in der Umfrage die Ansicht, Winterreifen kÃ¶nnten im Sommer problemlos âaufgefahrenâ werden. Bei Temperaturen oberhalb zehn Grad haftet die weiche Gummimischung aber nicht mehr so gut. Das hat zur Folge, dass der Bremsweg von Winterreifen im Sommer lÃ¤nger ist.

Weitgehend herumgesprochen hat sich die Regel, wonach Winterreifen âvon O bis Oâ â von Oktober bis Ostern â zu empfehlen sind. Das belegen auch meteorologische Daten. Durchschnittlich gibt es in Deutschland im langjÃ¤hrigen Mittel 90 Tage im Jahr, an denen zumindest zeitweise Temperaturen von unter null Grad herrschen, weiÃ Wetterexperte Thomas Ranft. Selbst in einer Stadt wie Hamburg sind es noch 72 Tage. Ãhnlich sieht es beispielsweise fÃ¼r Berlin aus, wo an 40 Tagen im Jahr das Thermometer noch nicht einmal Ãber den Gefrierpunkt steigt. In Hamburg gilt das immerhin auch noch fÃ¼r (aneinandergereiht) fast einen Monat.

Unter sieben Grad Celsius sind Winterreifen das Mittel der Wahl, betonen Fachleute. Dabei spielt

nicht nur Schnee eine Rolle. „Die eigentliche Gefahr ist die Nässe“, sagt Thomas Ranft. Im Winter verdunstet die Feuchtigkeit kaum. Gute Winterreifen seien daher auch immer gute Regenreifen. Aus dem gleichen Grund empfehlen sich mindestens vier Millimeter Profil auf dem Reifen, um die Aquaplaninggefahr zu minimieren.

„Die Leistung von Winterreifen nimmt bei einer Profiltiefe von unter vier Millimetern deutlich ab“, betont George Rietbergen, Managing-Direktor von Goodyear Dunlop für Deutschland, Österreich und die Schweiz. Versuche belegen, dass zum Beispiel selbst ein bei Reifentests gut abschneidender Dunlop Winter Response 2 mit zwei Millimetern Restprofil in regennassen Kurven über nur noch 43 Prozent der Haftwirkung des Neureifens mit acht Millimetern Profil verfügt.

Auch vor Billigreifen aus Fernost warnen Experten immer wieder. In Tests von Fachzeitschriften und Automobilclubs fallen sie mit Beharrlichkeit immer wieder durch. Der Linglong mit dem verlockenden Namen „Winter-Hero“ beispielsweise bringt einen Volkswagen Polo beim Bremsen auf Nässe aus 80 km/h nach 38,2 Metern zum Stehen. Der Dunlop Winter Response 2 erledigt das nach 30,7 Metern. Zu diesem Zeitpunkt hat der mit dem Pneu aus China ausgestattete Wagen noch eine Geschwindigkeit von 36 km/h.

Noch deutlicher werden die Unterschiede bei einem SUV-Test. Während das Fahrzeug mit einem Dunlop Ultra Grip 8 in 48,4 Metern von 100 km/h auf null verzögert, ist der Bremsweg mit einem günstigen Reifen gleich 18 Meter länger. Während das eine Auto bereits steht, ist das andere noch über 50 km/h schnell. Reifenexperten machen da ein einfaches Rechenexempel: Der höhere Anschaffungspreis von Qualitätsreifen ist im Fall der Fälle günstiger als die Reparatur nach einem zu langem Bremsweg mit einem Billigprodukt und Blechschaden.

Nach wie vor zeigen die Gesetze in Deutschland noch keine klaren Grenzen auf. Die Winterreifenpflicht besagt lediglich, dass die Reifen am Fahrzeug der Witterung angepasst sein müssen. Wer bei Schnee mit Sommerreifen erwischt wird, muss 40 Euro Strafe bezahlen. Kommt es deswegen zu einer Verkehrsbehinderung, verdoppelt sich die Summe. Der Hinweis „M+S“-Reifen (für Matsch und Schnee) sagt nichts über die Wintertauglichkeit, betont Dr. Bernd Lühnenhaupt vom Goodyear-Dunlop-Entwicklungszentrum in Hanau. Es handelt sich nicht um ein offizielles Prüfzeichen. Aussagekräftiger ist das Schneeflocken-Symbol an der Reifenflanke. Es besagt, dass die Haftungseigenschaften in der kalten Jahreszeit mindestens sieben Prozent besser sind als beim Referenzreifen mit Sommerprofil.

Verpflichtend ist diese Kennzeichnung jedoch nicht, sondern nur eine Empfehlung. Das hält die Billigproduzenten in Fernost nicht davon ab, wie im Fall des Linglong Winter-Hero, ein paar Eiskristalle und sogar ein schlecht nachgemachtes Schneeflocken-Symbol auf dem Reifen

aufzudrucken. (ampnet/jri)

## Bilder zum Artikel

---



Gute Winterreifen sind auch gute Regenreifen.

---



Gute Winterreifen sind auch gute Regenreifen.

---



Gute Winterreifen haben auch gute NÄsseeigenschaften.

---



Beim Kauf von Winterreifen sollte auf das Schneeflocken-Symbol geachtet werden.



Etikettenschwindel: Schlecht nachgemachtes Schneeflocken-Symbol beim Linglong Winter-Hero.



Linglong Winter-Hero: Zwei Fantasie-Eiskristalle machen noch keinen guten Winterreifen.

---



Winterreifen spielen ihre Stärken nicht erst bei Schnee aus.

---



Winterreifen spielen ihre Stärken nicht erst bei Schnee aus.

---



Winterreifen spielen ihre Stärken nicht erst bei Schnee aus.

---

## Winterreifen ...



■ Stimme zu ■ Stimme nicht zu ⚠ Sicherheitsrelevant!

Quelle: Goodyear-Dunlop-Marktforschung, GfK; Stichprobe: 1.400 Autofahrer in Deutschland

Ergebnisse der Umfrage von Goodyear Dunlop zu Winterreifen.

---