

Winterreifen - neue Rechtslage

Das überraschende November-Schnee-chaos in Deutschlands Mitte hat es mehr als deutlich gezeigt – am Winterreifen geht kein Weg vorbei.



Lamellenprofile gewährleisten sicheren Antrieb

Am 16. Dezember soll die 40. Änderungsverordnung der Straßenverkehrsordnung (StVO) den Bundesrat passieren. §2 Abs. 3a wird dann künftig in dieser Form in der StVO stehen: „Bei Kraftfahrzeugen ist die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen. Hierzu gehören insbesondere eine geeignete Bereifung und Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage.“ Schon heute kann die Kaskoversicherung die Leistung verweigern, wenn beispielsweise ein Unfall auf ungeeignete Bereifung zurückzuführen ist. Damit ist der Tatbestand der „groben Fahrlässigkeit“ erfüllt. Künftig werden Autofahrer bei einem Verstoß gegen die Neufassung der StVO zur Kasse gebeten: 20 Euro soll es kosten, wenn bei einer Kontrolle ungeeignete Bereifung festgestellt wird, 40 Euro, wenn es durch die Bereifung zu Behinderungen des Verkehrs kommt.

Mehr Griffigkeit, mehr Sicherheit

Viel wichtiger aber als die rechtliche Situation ist die Sicherheit der Teilnehmer im winterlichen Straßenverkehr. Ausschließlich Winterreifen sind optimal auf die Witterungsbedingungen in der kalten Jahreszeit abgestimmt. Von „O“ bis „O“, also von Oktober bis Ostern sollte jedes Fahrzeug mit Winterreifen ausgestattet sein. Wenn Schnee die Fahrbahn bedeckt ist es für Winterreifen schon zu spät: Auch bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt bieten Winterreifen den nötigen Grip und verhindern die Rutschpartie. Sommerreifen haben da am Auto nichts mehr zu suchen.

Die Lamelle macht's

Winterreifen spielen spätestens auf verschneiter Fahrbahn ihre sicherheitsrelevanten Eigenschaften aus. Die Profilblöcke sind so angeordnet, dass sie Wasser zwischen Reifen und Straße deutlich besser ableiten, als ihre schwarzen Brüder aus dem Sommer. Während der Fahrt von der Fahrbahn aufgenommenes Wasser kann erheblich schneller ablaufen, der Aquaplaning-Effekt wird deutlich verzögert. Gleiches gilt für Schnee, der wenig Chancen hat, sich zwischen den Profilblöcken festzusetzen. Entscheidend sind aber die Lamellen: bis zu zwölf Millimeter tiefe Einschnitte im Gummi der einzelnen Blöcke unterteilen die Reifenoberfläche nochmals. Sie verleihen dem Profil zusätzliche Traktionskanten, wodurch sich Reifen und Fahrbahnoberfläche verzahnen und so für den nötigen Halt sorgen. Damit ist ein kontrollierter Vortrieb gesichert und auch bei plötzlichen Lenkmanövern bleibt das Fahrzeug besser beherrschbar als mit Sommerreifen.

Starke Bremsleistung

Noch wichtiger werden die Winterprofile auf Eis. Das ohnehin schon leistungsfähige Lamellenprofil steigert nachweislich die Haftleistung auf vereister Fahrbahnoberfläche. Es gewährleistet griffigen Halt. Bremsentests auf Schnee und Eis haben erwiesen, dass ein PKW mit Sommerreifen aus nur 50 km/h erst nach 43 Metern zum Stehen kommt, ein mit Winterreifen bestückter schon nach 35 Metern. Und während der Eine noch mit rund 22 Stundenkilometern auf ein mögliches Hindernis aufprallt, steht der andere schon.

Mindestens 4 Millimeter Restprofiltiefe müssen aber auch die schwarzen Wintergummis aufweisen, um ihre Leistungsfähigkeit optimal abrufen zu können. Spätestens nach sechs Jahren sollten sie ersetzt werden. Und wenn schon ein Wechsel anliegt – montieren Sie stets vier gleichwertige Reifen. Winterreifen ist aber nicht gleich Winterreifen. Der GTÜ-Experte Dipl.-Ing. Ralf Senße weist darauf hin, dass es eine Bandbreite vom ausgesprochenen Spezialisten bis zum Allrounder gibt. Eine kompetente Beratung erhalten Sie von Ihrer Fachwerkstatt oder Ihrem Reifenfachhändler.