
Dieses Jahr passt das Wetter zur Regel

Soll zu Ostern das Auto wieder auf Sommerreifen fahren? So jedenfalls lautet schließlich der Merksatz, nach dem die Winterräder von Oktober bis zum Ostern im Einsatz sind. Aber die Sicherheit von Autoreifen richtet sich natürlich nicht einfach nach einem Kalender, sondern nach der Witterung, rät die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung. Wer über Ostern noch einen Skiurlaub plant, weiß, dass er besser mit dem Reifenwechsel noch warten.

Chemie und Mechanik machen den Unterschied zwischen Sommer- und Winterreifen: Konkret geht es um die verschiedenen Gummimischungen und Profile. Die Pneus für die warme Jahreszeit bestehen beispielsweise aus einem härteren Gemisch, das auch bei höheren Temperaturen stabil ist und einen guten Kraftschluss zur Fahrbahn herstellt. Ein guter Kompromiss sind gerade in Breiten mit gemäßigttem Klima Ganzjahresreifen mit dem „Schneeflockensymbol“, dass den Reifen als wintertauglich nach den gesetzlichen Anforderungen kennzeichnet.

Wer den Reifenwechsel nicht einer Fachwerkstatt überlassen will, der sollte den über den Winter eingelagerten Satz vor dem Aufziehen sorgfältig auf Schäden kontrollieren und auf ausreichend Profiltiefe prüfen. Gesetzlich vorgeschrieben sind mindestens 1,6 Millimeter. Die GTÜ rät jedoch aus Sicherheitsgründen bereits bei einer Restprofiltiefe von vier Millimetern zu neuen Reifen.

Auch das Alter der Pneus wird dabei gecheckt. Auskunft darüber geben die vier Ziffern am Ende der DOT-Kennzeichnung auf der Flanke des Reifens (das Kürzel steht für „Department of Transport“). Abgelesen wird die Zahlenfolge nicht etwa als Kalenderjahr, sondern als Kombination der Kalenderwoche (Ziffern 1 und 2) sowie dem Jahr (Ziffern 3 und 4). Ein in der 11. Kalenderwoche des Jahres 2022 hergestellter Reifen trägt also am Ende der DOT-Kennzeichnungen die Ziffern 1122. Das Alter des Pneus zu wissen, ist wichtig, betont die GTÜ: Ein Reifen hat selbst bei ausreichendem Profil das Ende seiner Lebensdauer spätestens nach acht bis zehn Jahren erreicht und sollte ausgetauscht werden.

Geübte Autofahrer kennen meist die Handgriffe für den Räderwechsel: Fahrzeug mit Keilen gegen Wegrollen sichern, Radbolzen leicht lösen, Fahrzeug mit dem Wagenheber anheben, Bolzen komplett abschrauben, Rad tauschen, Bolzen einschrauben und Auto wieder ablassen. Beim finalen Anziehen der Bolzen leistet ein Drehmomentschlüssel gute Dienste – er verhindert, dass die Schrauben weder zu locker noch zu fest angezogen werden. Beides ist riskant: Sitzen die Schrauben zu locker, kann sich das Rad lösen. Zu hohe Kräfte können Gewinde oder Felge beschädigen. Deshalb gilt: Die Verbindungen nicht mit Gewalt festziehen, sondern besser nach 50 bis 100 Kilometer Fahrstrecke die Schrauben noch einmal prüfen und eventuell nachziehen. Der Luftdruck wird auf den Normwert gebracht, wenn die Räder fertig montiert sind.

Alles bereit für die Fahrt in den Sommer? Noch nicht ganz. Denn die abmontierten Winterräder müssen noch sachgemäß eingelagert werden. Dazu sollte man sie reinigen, prüfen und deren Position am Fahrzeug markieren, damit beim nächsten Räderwechsel zwischen Vorder- und Hinterachse getauscht, aber dennoch die Laufrichtung beachtet werden kann. Dann wird bei den üblichen Komplettträgern der Luftdruck um circa 0,5 bar gegenüber dem Normwert erhöht und der Satz waagrecht liegend in einem trockenen, kühlen und dunklen Raum gelagert. Felgenbäume oder Wandhalterungen machen die Unterbringung einfacher, damit im Oktober der nächste Reifenwechsel problemlos und sicher gelingt. (aum)

Bilder zum Artikel



Reifenwechsel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GTÜ
