

Ratgeber: Jetzt auf Sommerreifen wechseln

Sobald der letzte Schnee geschmolzen ist und die Frühlingssonne auf den Asphalt scheint, ist es an der Zeit, die Winterpneus gegen Sommerreifen zu tauschen. Wer einen neuen Satz Reifen braucht, der sollte beim Kauf unbedingt auf Qualität achten, rät die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ). Wichtige Kriterien sind Handling, Bremsweg, Aquaplaning, Seitenführung, Rollwiderstand, Komfort, Geräusch und Verschleiß. Andererseits müssen gute Sommerreifen nicht zwangsläufig teuer sein, wie der Test der GTÜ mit Sommerreifen der Größe 195/65 R 15 gezeigt hat.

Ein im Handel als neu angebotener Reifen sollte keinesfalls älter als drei Jahre sein. Da Reifen aufgrund chemischer und physikalischer Prozesse auch durch die bloße Lagerung altern, gilt die Regel: je jünger desto besser. Auch der Laie erkennt das an der so genannten DOT-Nummer, die jeder Reifen an seiner Flanke trägt und dessen vier letzte Ziffern das Produktionsdatum verraten. Steht hier zum Beispiel „5012“, dann bedeutet dies, dass der Reifen in der 50. Kalenderwoche des Jahres 2012 gefertigt wurde.

Sollen die Reifen vom letzten Sommer montiert werden, muss das Profil ausreichen. Gesetzlich vorgeschrieben ist eine Profiltiefe von mindestens 1,6 Millimetern. Die GTÜ-Experten empfehlen jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit für Sommerreifen wenigstens 3 Millimeter.

Bei der Montage ist darauf zu achten, dass die Reifen mit dem besseren Profil aus Sicherheitsgründen stets auf der Hinterachse montiert werden. Beim Tausch von hinten nach vorne die Reifen niemals von links nach rechts montieren. So ist gewährleistet, dass so genannte laufrichtungsgebundene Reifen immer auf der richtigen Seite aufgezogen bleiben. Durch das Tauschen werden die Reifen außerdem gleichmäßiger abgenutzt und können bei Bedarf alle vier auf einmal durch neueste Produkte ersetzt werden.

Neue Reifen werden in der Fachwerkstatt niemals ohne Auswuchten montiert. Die GTÜ empfiehlt diese Maßnahme in regelmäßigen Abständen auch bei gebrauchten Pneus,

denn im Laufe der Zeit können Unwuchten entstehen, etwa beim Überfahren von Bordsteinkanten. Das macht sich schlimmstenfalls durch ein „flatterndes“ Lenkrad oder ungewohnte Fahrzeugvibrationen insbesondere zwischen Tempo 80 und 120 bemerkbar. Es führt aber in der Regel auch zu ungleichmäßigem Reifenabrieb und damit einhergehend höherem Verschleiß an Reifen und Fahrwerk.

Vor der Montage sollten bereits benutzte Sommerreifen noch einmal überprüft werden. Sind Lauffläche und Flanken unverletzt? Unregelmäßig abradierete Reifen deuten auf defekte Stoßdämpfer, eine falsche (aber meist nachjustierbare) Fahrwerksgeometrie, zu niedrigen Fülldruck oder eine Unwucht der Reifen hin.

Wer den Reifenwechsel selbst vornimmt, muss die Radschrauben mit dem vom Hersteller vorgeschriebenen Drehmoment festziehen (steht in der Betriebsanleitung). Dazu benötigt man neben dem normalen Radkreuz einen Drehmomentschlüssel, der die Kontrolle des Anzugsdrehmoments ermöglicht. Zu wenig ist genauso schädlich wie zu viel. In beiden Fällen können sich die Radschrauben lösen. Bei zu stark angezogenen Radschrauben werden unter Umständen die selbstsichernden Materialeigenschaften aus der Verbindung Felge/Radschraube in Mitleidenschaft gezogen.

Nach der Montage müssen die Reifen noch den richtigen Luftfülldruck erhalten. Dabei sollte auch – sofern vorhanden – das Reserverad nicht vergessen werden, damit es im Ernstfall tatsächlich einsatzbereit ist.

Der GTÜ-Sommerreifen ist im Internet unter <http://www.gtue.de/produkttests> abrufbar. Weitere Tipps und Informationen zum Thema Reifen finden sich im Reifenratgeber der Stuttgarter Prüforganisation. Er kann im Internet unter <http://ratgeber.gtue.de> heruntergeladen oder kostenlos angefordert werden: GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung, Stichwort: Reifenratgeber, Vor dem Lauch 25, 70567 Stuttgart.
(ampnet/jri)