

Ratgeber: Stets die Reifen im Auge behalten

Wer den schlechten Zustand seiner Autoreifen ignoriert, kann als Halter oder Lenker des Fahrzeugs zur Rechenschaft gezogen werden. Das gilt selbst dann, wenn die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern noch nicht unterschritten ist. Von einem gewissen Alter an zeigen Reifen zwischen den Profilblöcken mitunter erste Risse. Wenn solch ein Reifen beispielsweise auf Grund eines zu geringen Luftdrucks platzt, werden Fahrer und Halter mit 75 und 110 Euro Bußgeld zur Rechenschaft gezogen.

Deshalb sollten auch Laien den Zustand der Reifen regelmäßig prüfen, rät die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ).

Dazu gehört der korrekte Luftdruck. Dieser sollte auch unter Berücksichtigung etwaiger Zuladung bei jedem zweiten Tankvorgang gecheckt werden. Außerdem kommt es auf die Profiltiefe an. Um die Kontrolle dort zu vereinfachen, wurde die Reifenindustrie schon vor Jahren aufgefordert, in das Profil sogenannte TWI (Thread Wear Indicator) einzubauen. Das sind kleine Erhebungen in den Tiefen des Profils. Sie treten auf dem Niveau der abgefahrenen Profilblöcke genau an der Grenze zur gesetzlich geforderten Mindestprofiltiefe zum Vorschein.

Zur Beurteilung der Profiltiefe reicht oft aber schon ein Blick auf das eingeschlagene Vorderrad. Wer sich nicht sicher ist, kann ein Euro-Stück in die Profiltiefen stecken. Der Goldrand sollte komplett darin verschwinden. Dann misst die Profiltiefe immer noch drei Millimeter. Ist der Reifen bis auf die Markierungen abgefahren, ist der Wechsel längst überfällig. Besser wäre ein Wechsel bei drei Millimeter, bei Winterreifen sollte die Profiltiefe mindestens noch vier Millimeter betragen.

Doch es stecken noch andere Risiken im Reifen. Irgendwann ist ein Reifen auch schlicht zu alt. Dazu gibt es aber nur wenige eindeutige Anzeichen. Längeres Stehen, starke Sonneneinstrahlung oder falsche Lagerung können einem Reifen ebenso stark zusetzen wie der normale Gebrauch, bei dem das Gummi und die Karkasse wenigstens gleichmäßig durchgeknetet werden. Der Grund liegt in den physikalischen und chemischen Prozessen, die einen Reifen, abgesehen vom normalen Abrieb, altern lassen: Ozon, Hitze, Feuchtigkeit und UV-Strahlung spalten die chemischen Verbindungen auf – mit Folgen, die zum Teil auch durch anschließenden Fahrbetrieb

nicht umkehrbar sind. Das Gummi wird spröde, hart und rissig.

Zwar setzen die Hersteller vermehrt Alterungs- und Antioxidationsmittel ein, um diese Prozesse zu verlangsamen, ganz aufhalten lässt sich die Zersetzung des Reifens durch Umwelteinflüsse jedoch nicht. Reifen sollten deshalb stets kühl, trocken und vor Sonnenlicht geschützt gelagert werden. Dabei sollten die Reifen nicht zu hoch aufeinander gestapelt werden. Besser ist ein Felgenbaum, der die Räder an der Felge aufnimmt und den Kontakt des Gummis mit anderen Materialien verhindert.

Tadellos gelagert können Reifen bis zu fünf Jahre ohne Qualitätsverlust überstehen. Unbenutzt darf solche Lagerware sogar als Neureifen verkauft werden. Allerdings hat der Käufer dann Anspruch auf Preisminderung, da es sich kaum um den aktuellsten Reifen neuester Bauart handelt. Gegen Reifen aus dem Fachhandel, die zwei Jahre auf Lager gelegen haben und dem aktuellen Typ entsprechen, ist in der Regel nichts einzuwenden. Spitzfindige Gebrauchtwagenkäufer werden mit Blick auf das Herstellungsdatum der Reifen aber einen Abschlag vom ausgehandelten Kaufpreis geltend machen.

(ampnet/deg)

Bilder zum Artikel:



Alte und abgefahrene Reifen sind gefährlich.



Beim Reifen kommt es nicht nur auf den richtigen Luftdruck an.