

M+S allein reicht nicht mehr

Der Herbst hat Einzug gehalten: Es wird kälter und nasser und rutschiger auf der Straße. Auch wenn es noch nicht friert, sollten Autobesitzer spätestens jetzt an den Reifenwechsel denken, wenn sich nicht auf Ganzjahresreifen unterwegs sind. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) weist in diesem Zusammenhang aber auch darauf hin, dass ab diesem Monat die M+S-Kennung (Matsch und Schnee) allein nicht mehr genügt, da sie kein offizielles Prüfzeichen ist.

Nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind bei winterlichen Wetterverhältnissen geeignete Reifen am Auto vorgeschrieben, wenn Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte auf den Straßen herrschen. An der Reifenflanke muss dann das „Alpine“-Symbol (Schneeflocke mit stilisiertem Berg) vorhanden sein, das ab diesem Monat vorgeschrieben ist, um einen Reifen als wintertauglich auszuweisen. Das können auch Ganzjahresreifen sein. Beide Typen haben weichere Gummimischungen als Sommerreifen auf. Bei niedrigeren Temperaturen kann dann wegen der anderen Zusammensetzung mehr Haftung aufgebaut werden. Die Profilierung der Laufflächen und die Lamellen der Reifen unterscheiden sich ebenfalls. Sollten noch Sommerreifen aufgezogen sein, können sich die Profile leichter mit nassem Laub, Dreck, Matsch und Schnee zusetzen. Die Straßenhaftung, aber auch die Seitenführung lassen dann erheblich nach, warnt der AvD.

Bei Schneelagen spielen Winterreifen ihre Vorteile aus, da ihr spezielles Lamellenprofil das Zusetzen mit Schnee verhindert. Der Vortrieb wird so wenig beeinträchtigt. Der AvD empfiehlt, im Winter die Reifengröße mit der geringsten, für das Fahrzeug zugelassenen Fahrzeugbreite zu wählen. Die Aufstandsfläche auf dem Asphalt ist kleiner, dadurch muss weniger Wasser oder Schnee verdrängt werden. Das Aufschwimmen der Reifen (Aquaplaning) passiert später.

Ganzjahresreifen können in Regionen mit geringem Schneefall und insgesamt milden Wintern eine Alternative sein. Die Hersteller arbeiten beständig an der Verbesserung des Konzeptes. Die leichten Defizite bei Bremswegen und Verschleiß werden tendenziell mit neueren Modellen kleiner. Sie sind ein funktionaler Kompromiss zwischen Sommer- und Winterreifen, die den saisonbedingten Rädertausch und eventuelle Lagerkosten ersparen.

Rechtlich ist für Winter- wie für Sommerreifen eine Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern vorgesehen. Der AvD rät aber, Winterreifen und Ganzjahresreifen nicht unter einem Wert von vier Millimeter zu fahren. Die Fahrsicherheit nimmt unterhalb dieses Wertes spürbar ab. In einigen Nachbarländern, wie Österreich oder der Schweiz ist der höhere Wert zudem verpflichtend vorgegeben. Eine Unterschreitung wird mit einem Bußgeld belegt.

Die in Deutschland geltende situative Winterreifenpflicht ist allerdings kein Freifahrtschein und kann ebenfalls Bußgelder nach sich ziehen. 60 Euro und ein Punkt im Verkehrszentralregister drohen demjenigen, der bei winterlichen Straßenverhältnissen mit ungeeigneten Reifen unterwegs ist. Wird wegen falscher Bereifung eine Verkehrsbehinderung verursacht, werden 80 Euro fällig. Ist ein Auto mit Sommerreifen im Winter an einen Unfall beteiligt, kann dies unter Umständen zu einer Mithaftung führen. Die Kaskoversicherung könnte zudem die Leistung wegen Fahrlässigkeit kürzen.

Reifenhändler haben im Herbst wegen der Wechselsaison viel zu tun, so dass sich nicht immer gleich der Wunschtermin finden lässt. Wer sich schon für ein bestimmtes Modell entschieden hat, sollte sich daher möglichst früh um einen Montagetermin kümmern.
(aum)

Bilder zum Artikel



Die M+S-Kennung reicht nicht: Wintertaugliche Reifen müssen das so genannte Alpine-Symbol zeigen (Bergpiktogramm mit Schneeflocke).

Foto: Autoren-Union Mobilität



Winterreifen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nokian
