

AUTOMOBILE

Eiskalter Schwindel

Winterreifen, behaupten die Hersteller, haften nicht nur bei Schnee und Eis besser, sondern generell unterhalb von sieben Grad. Peinlich nur: Das stimmt nicht.

Die Frage ist einfach, und die Antwort auch: Wann beginnt der Winter? Er beginnt am 21. Dezember, jedenfalls auf der Nordhalbkugel der Erde.

Damit jedoch ist noch nicht alles geklärt – jedenfalls nicht für den Industriezweig der Reifenproduktion und einen dienstbaren Polit-Verband.

Adressaten der Aktion sind umrüstungs-willige Autofahrer, die etwa behaupten, bei Schnee und Eis ohnehin nicht zu fahren. Bundesweit sind die Hälfte aller Autos auch im Winter mit Sommerreifen unterwegs. Über 20 Millionen Reifensätze mehr ließen sich also absetzen – ein Milliarden-geschäft im Dienst der Sicherheit?

Theoretisch stimmt die Thermo-These auch – nur die Sieben-Grad-Grenze ist falsch. So früh härtet auch der Sommergummi nicht drastisch aus. „Der Sommerreifen hat entscheidende Vorteile auf trockener und nasser Straße, auch bei niedrigen Temperaturen“, sagt Ruprecht Müller, Reifenexperte des ADAC. Die sieben Grad seien „völlig willkürlich“ gewählt und durch keinen Testwert belegt.

Im Gegenteil: Beim jährlichen Winterreifentest lässt das Fachblatt „Auto Bild“ immer einen Referenz-Sommerreifen mitfahren. Die Ergebnisse sind eindeutig: Auf Schnee rutscht das Sommerprofil fast dop-

len, durchzogen. Das hilft dem Reifen, sich mit glatten Schnee- und Eisoberflächen zu verzahnen – erhöht aber den Verbrauch und verschlechtert die Haftung auf Asphalt. Diesen Nachteil kann die auf Kälte optimierte Gummimischung nicht ausgleichen – jedenfalls nicht schon bei sieben Grad. Bei welcher Temperatur sich das Blatt letztlich zugunsten des Winterreifens wendet, ist nicht bekannt.

Als einziger Hersteller präsentiert Michelin gründlich dokumentierte Ergebnisse von Tests bei Nässe, die auf den ersten Blick die Sieben-Grad-These stützen. Bei Vollbremsungen von 80 auf 10 km/h und Temperaturen zwischen vier und acht Grad waren die Bremswege der Winterreifen gut fünf Meter kürzer.

Allerdings zeigten deren absolute Länge (bis zu 40,2 Meter), dass hier auf extrem glattem Asphalt getestet wurde, der bei Nässe fast so rutschig werden kann wie Schnee. Winterreifen haben unter solchen Ausnahmehinrichtungen Vorteile wegen der Lamellen im Profil, nicht aber wegen der Gummimischung, und wären dem Sommerreifen auch bei höheren Temperaturen überlegen.

Testwerte bei Kälte und Trockenheit gibt kein Reifenhersteller bekannt. Solche Versuche würden zwar gemacht, sagt Holger Rehberg, Leiter des technischen Trainings bei Goodyear, eine Veröffentlichung der Ergebnisse halte er aber „nicht für sinnvoll“. Die Sieben-Grad-Richtlinie, räumt er ein, sei „physikalisch nicht richtig, aber als Leitfaden doch ganz gut“.

Eiskalter Schwindel also für den vermeintlich guten Zweck, die Autofahrer zum Umrüsten zu bewegen. Doch bringt das wirklich mehr Sicherheit? Wer im Winter sein Auto bei Schnee und Eis stehen lässt, der bremst in vielen anderen Situationen mit Sommerreifen besser.

So wird es auch nicht, wie häufig verbreitet, zu einer generellen Winterreifenpflicht kommen. Tatsächlich plant das Bundesverkehrsministerium eine Änderung der Straßenverkehrsordnung, die Winterreifen bei Schnee und Eis vorschreibt – aber eben nicht schon bei Kälte.

Die Sieben-Grad-Lüge erweist sich indes als immun gegen Aufklärung. „Ich kämpfe wie ein Ritter gegen diesen Unfug“, sagt ADAC-Reifenexperte Müller, „und habe darauf gedrungen, die sieben Grad bei ADAC-Veröffentlichungen nicht mehr zu verwenden.“

Mit wenig Erfolg: Der Reifenhersteller Pirelli bietet mit seiner „Winterwette“ die bizarrste Verkaufsaktion zum Sieben-Grad-Thema an: Käufer von Winterreifen erhalten die Hälfte des Preises zurück, wenn die Durchschnittstemperatur nicht an mindestens 77 Tagen zwischen dem 15. November und 28. Februar unter sieben Grad liegt.

„Vorteils-Partner“ der Aktion ist der ADAC. Clubmitglieder bekommen sogar 75 Prozent zurückerstattet. CHRISTIAN WÜST



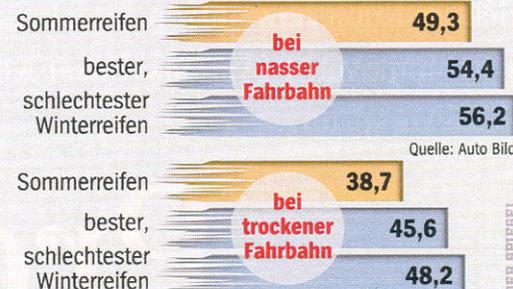
Reifentest von „Auto Bild“: Bei Nässe und Trockenheit bremst das Sommerprofil besser

„Der Winter beginnt bereits ab 7 Grad“, verkündet derzeit der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) in einem kalendrisch unpräzisen Appell, der sich „Initiative PRO Winterreifen“ nennt und scharf an der Haftgrenze zwischen propagiertem Gemeinnutzen und handfesten Firmeninteressen einerschlittert. Als „Partner“ der Aktion sind unter anderen die Reifenproduzenten Continental, Dunlop, Michelin und Pirelli ausgewiesen.

Ihre Kernbotschaft ist seit Jahren aus der Werbung bekannt: Winterreifen haben eine weichere Materialmischung, die bei Kälte elastischer bleibt als die der Sommerpneus. Deshalb sollen sie nicht nur auf Schnee und Eis besser haften und kürzere Bremswege garantieren, sondern generell auch auf kaltem Asphalt. Die „Schallgrenze“ für den gummihärtenden Effekt ziehen DVR und Partner bei ebenen sieben Grad über null.

Kalt erwischt

Bremswege bei einer Vollbremsung aus 100 km/h
in Metern, Temperatur bei +7°C



pelt so weit. Bei Vollbremsungen auf nasser und trockener Fahrbahn dagegen bremst es deutlich besser als die besten Winterreifen – auch bei Fahrbahntemperaturen von sieben Grad und weniger.

Die Lauffläche von Winterreifen ist von feinen Einschnitten, sogenannten Lamel-