

09.12.2017 Reifenschicksal: Alterung und Abnutzung

Kann man es denn dem Autokritiker gar nicht Recht machen? Sieht fast so aus. Folgende Sachverhalt: **AutoBild** führt eine aufwändige Untersuchung der Reifenalterung durch. Ausgezeichnet, denn auf belastbare Erkenntnisse zum Verhalten von gealterten Reifen wartet die Welt schon lange. Der Autokritiker müsste sich eigentlich darüber freuen, ist er doch ein Befürworter von All Seasons-Reifen, weil die theoretisch nur halb so alt werden wie reine Sommer- und Winterreifen. Leider wurden die hochgespannten Erwartungen restlos enttäuscht.

Die Ernüchterung begann schon auf dem Deckblatt. AutoBild schreibt:

„Ganzjahresreifen Wer sich ans Gesetz hält riskiert sein Leben.“

Da fährt einem der Schreck in die Glieder. Ganzjahresreifen sind lebensgefährlich? Wie ist das zu erklären? Einfach dadurch, dass die Tests mit Ganzjahresreifen durchgeführt wurden und nicht mit Sommer- und nicht mit Winterreifen.

Also gut, dann halt Ganzjahresreifen. Nächster Tiefschlag: Die sog. Alterung bezog sich lediglich auf die Profiltiefe. Es wurden also identische neue Reifen von sechs verschiedenen Herstellern acht auf vier und zwei Millimeter Profiltiefe abgefräst, und damit Tests auf Schnee, bei Nässe und auf trockener Piste durchgeführt.

- **Ergebnis auf Schnee:**

Wie nicht anders zu erwarten, unterscheidet sich die Performance von Neureifen deutlich von den 2 mm-Exemplaren. Das gilt aber nicht nur für Ganzjahresreifen, sondern im gleichen Maße auch für reine Winterreifen.

- **Ergebnis bei Nässe:**

Das größte Problem bereiten abgefahrene Reifen bei Aquaplaning. Diese Erkenntnis ist nicht neu, und AutoBild hätte sich diesen Test sparen können. In allen anderen Disziplinen ist der Abfall der Performance marginal. Noch dazu verhalten sich Sommer- und Winterreifen ähnlich. Auch sie sind mit 2 mm Restprofil stark anfällig für Aquaplaning, der Sommerreifen sogar noch mehr als der Winterreifen.

- **Ergebnis auf trockener Piste:**

Bekanntlich gilt: Je weniger Profil, desto besser die Straßenlage. Die Ergebnisse bestätigen dieses Wissen eindrucksvoll. Besonders der Sprung von neuen Reifen auf 4 mm Restprofil ist gewaltig, zwischen 4 mm und 2 mm sind die weiteren Unterschiede marginal.

Was gibt es an diesen Tests auszusetzen?

Eisfahrbahnen: Eis wurde nicht berücksichtigt. Sehr schade, denn im Gegensatz zum Schnee spielt die Profiltiefe auf Eis nur eine geringe Rolle. Hier ist vor allem die Gummimischung für das Verhalten verantwortlich. Und die echte Alterung.

Echte Alterung: Reifen verändern ihre Eigenschaften durch Alterung. Weichmacher diffundieren aus, der Reifen wird härter. Sauerstoff und UV-Strahlen verändern die Chemie der Lauffläche. Die Lauffläche sammelt Staubteilchen auf, sie reagiert sensibel auf Öl, Abgase und Verbrennungsrückstände. Wie würden sich Neureifen gegenüber vier Jahre alten All Seasons und acht Jahre alte Winter- und Sommerreifen bei gleicher Profiltiefe verhalten? Da kann man nur spekulieren, quantitative Aussagen sind nicht bekannt.

Fazit:

1. Anders als die Schlagzeile auf der Titelseite vermuten lässt, bestätigen die Tests eindrucksvoll die **guten Eigenschaften der Ganzjahresreifen**. Den jährlich zweimaligen Wechsel pro Jahr kann man sich getrost schenken.
2. Was man sich aber aus Sicherheitsgründen gönnen sollte, sind neue Reifen bei einer Restprofiltiefe von mindestens drei Millimeter. Dieser Schritt fällt einem bei Ganzjahresreifen leichter als bei zwei Reifensätzen.
3. **AutoBild** versuchte, den Ganzjahresreifen schlecht zu reden, vermutlich um den Absatz von reinen Winterreifen anzukurbeln. Dieser Schuss ging nach hinten los, was aber nur der aufmerksame Leser mitbekommt. Im Endergebnis lagen die Reifen von Michelin, Goodyear und Pirelli vorne. Die Exoten Hankook, Vredestein und Nokian landeten auf den Plätzen vier bis sechs.
4. **Continental** wurde nicht berücksichtigt. Eigentlich ein grobes Foul, zählen doch die Reifen des deutschen Herstellers zu den Spitzenprodukten. Liegt es am Einfluss von **ebay motors**, dem Finanzier dieser Untersuchungen?

Großer Aufwand, mageres Ergebnis. Man würde sich wünschen, die Automobilzeitschriften würden bei Abgasmessungen den gleichen Aufwand treiben. Darauf kann man lange warten, denn das würde weder **ebay motors** noch die Reifenindustrie unterstützen. Außerdem sind die entsprechenden Test höchst langweilig und finden noch dazu auf heimatlichen Straßen statt. Im Gegensatz zu Reifenerprobungen, bei denen man in Schweden oder Finnland auf Schnee und Eis herumtollt. Und eine hübsche Spesenabrechnung präsentiert. Journalisten und Redakteure sind halt auch nur Menschen.

Jacob Jacobson