

Inhalt

Sommerreifen verstehen **Seite 14**
Das Reifenangaben ABC **Seite 18**

Korrekturer Luftdruck ist nicht nur bei der Erstmontage wichtig. Je nach Beladung ist er anzupassen und regelmäßig zu prüfen. Einige Reifendruckkontrollsysteme zeigen den Luftdruck in bar an

Rund und schwarz sind alle

Von Oktober bis Ostern (O bis O) sollen Winterreifen montiert sein. 2019 liegt Ostern spät, Sommerpneus sind vielleicht früher sinnvoll. Doch Obacht: gerade Fuhrparks sollten einiges beachten.

Der Wechsel von Winter- auf Sommerreifen rückt näher. Die starre O-bis-O-Faustregel passt jedoch nicht immer. Vor allem, wenn Ostern – wie dieses Jahr – im letzten April-Drittel liegt, sollte der Räderwechsel-Zeitpunkt stärker von der Witterung abhängig gemacht werden. Doch dabei ist auf einiges zu achten. Gerade Vielfahrer bewegen sich an einem Tag im Warmen und tags drauf müssen sie in eventuell noch kalte Regionen. Fakt: Wenn kein Frost mehr in Sicht ist sollten schnellstmöglich die „Autosandalen“ montiert werden. Damit reduziert sich der Flottenverbrauch messbar und zugleich wird die aktive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht. Denn nach wie vor haben Winterreifen bei Temperaturen von deutlich über null Grad einen längeren Bremsweg als die Warmwetter-Spezialisten.

Denn die grob-profilierten Winterreifen gehen keine so innige Verbindung mit dem Asphalt ein, was sich in Extremsituationen, beispielsweise beim Ausweichen, bemerkbar macht und schwerwiegende Folgen haben kann. Tests haben ergeben, dass Autos mit Sommerreifen beim Abbremsen aus 100 km/h einen bis zu drei Meter kürzeren Bremsweg haben. Das liegt unter anderem an der härteren Gummimischung der Sommerreifen. Drei Meter hören sich nicht viel an? Sie entscheiden jedoch über unfallfrei und veritablen Kaskoschaden – oder Schlimmeres.

Sommerreifen haben einen kürzeren Bremsweg – bei Temperaturen von deutlich über null Grad.

Stau beim Reifenservice

Steigen die Temperaturen, gibt's Engpässe beim Reifenservice und manchmal sogar beim Pneu selbst. Oft sind das Gründe, warum Firmenwagen im Mai noch mit Winterreifen unterwegs sind. Es ist also hilfreich, die Wechseltermine so spät wie möglich doch so früh wie nötig zu fixieren. Das erfordert zum einen Fingerspitzengefühl und zum anderen vor allem eins: richtige Planung im Fuhrpark.

Wird zudem ein neuer Satz Sommergummis benötigt, sollten Infos zu den aktuellsten Modellen im Vorfeld eingeholt werden. Seichte Orientierung bietet das EU-Reifenlabel, das Aufschluss über Umweltverträglichkeit, Geräuschkulisse und Kraftstoffeffizienz gibt. Dass man sich nicht immer auf die „altbekannten Marken“ verlassen kann, verdeutlicht der aktuelle ADAC-Reifentest.

Der Münchener Verkehrsclub veröffentlichte gerade seinen Sommerreifen-Test 2019. In diesem Jahr wurden neben PKW-Pneus zusätzlich Reifen für Kleintransporter respektive Großraum-Vans wie VW-Bus, Mercedes-Benz Vito und andere Nutzfahrzeuge beäugt. Und das Ergebnis erschreckt. So sind bekanntermaßen die Unterschiede zwischen Erstausrüstung, also den Reifen, die ab Werk montiert werden und den namentlich fast identischen Modellen, die als Ersatz beim Händler gekauft werden, bemerkenswert (siehe Seite 18). Grund dafür: Die Fahrzeughersteller nehmen bei der Erstausrüstung oft Einfluss auf die Eigenschaften und zahlen dann für diese Performancesteigerung auch. Jedoch lohnt das Invest für das Automobilunternehmen, da der Pneu dann auch besser auf „eigene“ Fahrzeug passt. Im Aftermarket-Geschäft bieten die Reifenhersteller meist nur noch ein Modell des Reifens an, der bei allen Fahrzeugen gleichermaßen passt. Ein Kompromiss, der gelingen kann.

Ganzjahresreifen können eine gute Alternative sein, wie der aktuelle ADAC-Test beweist.



Foto: Michelin

Generell gilt: wer beim Reifen spart, spart am falschen Ende. Denn das schwarze Rund, das stets identisch aussieht, ist ein Hightech-Bauteil. Das „Gummi“ ist die einzige Verbindung zwischen Fahrzeug und Asphalt, muss bei Regen, Feuchtigkeit, Hitze, Trockenheit, Sand, Steinen sowie – in Deutschland – hohem Dauertempo funktionieren. Und das oft über 50.000 Kilometer. Schwerstarbeit. Bei schlechten Reifen helfen jedoch weder das beste Fahrwerk, noch die besten Bremsen und auch die besten Assistenzsysteme nicht. Bedenkt man, wie lange letztendlich die Reifen genutzt werden, ist der Betrag zwischen lebensgefährlich und bombensicher verschwindend gering. Der ADAC hat dieses Jahr 16 Reifen für die Fiesta-Klasse und ebenso viele für die großen Vans getestet. Erschreckend: Von den 32 Testexemplaren sind lediglich zwei im „Grünen Bereich“, beide bei den Kleinwagen. Den Bridgestone Turanza T005 (70 Euro netto) in der Dimension 185/65 R15 H kürten die Techniker zum besten Reifen in der Kleinwa-



Foto: Themendienst/Picture Alliance/dpa

Die Werkstattauslastung ist immer dann am höchsten, wenn's gerade warm wird

gen-Klasse, getestet auf einem VW Polo. Die Note 2,0 verdient sich der Japaner unter anderem durch eine Bestnote in den Trocken- und Nass-Eigenschaften. Dicht gefolgt (Note 2,1) kommt der Vredestein Sportrac 5 (62 Euro netto) auf Platz zwei, der ebenfalls bei den Nass-Eigenschaften glänzt und einen geringen Verschleiß aufweist. Eine interessante Alternative landet auf Platz drei. Der Michelin Crossclimate + ist zwar der teuerste Reifen (rund 83 Euro netto) im ADAC-Kleinwagentest, sein Pfund aber: Er ist auch als Winterreifen zugelassen und geeignet und kann damit – gerade bei Kleinwagen – das Saisonwechseln erübrigen. Mit der Note 2,6 landet der Allrounder mit der Bestnote beim Verschleiß und guten Eigenschaften bei Nässe vor den „Sommerprofis“ von Goodyear, Firestone und Kumho. Die letzten drei Plätze belegen der Hankook Kinergy Eco 2, der Pirelli Cinturato P1 Verde sowie der Linglong Green-Max HP010. Der aus chinesischer Produktion stammende Linglong ist mit rund 40 Euro netto der billigste Reifen im Test.

Neun Mal mangelhaft

Bei den Reifen für die schweren Jungs sieht das Ergebnis noch schlechter aus. Der ADAC testete die gängige Größe 215/65 R16C 109T (Erklärung siehe Seite 18). So können beispielsweise Fahrer eines VW T6, Opel Vivaro oder Ford Transit auf den

Apollo Altrust wortwörtlich vertrauen. Der recht unbekannt und mit rund 90 Euro netto günstige Reifen schafft die Gesamtnote 2,8. Nicht herausragend, aber dennoch Testsieger. Auf Platz zwei folgt der Goodyear Efficient Grip Cargo mit der Note 3,1 vor dem Pirelli Carrier, die jeweils rund 116 Euro pro Stück kosten.

Gleich neun Sommerpneus erhalten die Note Mangelhaft. Laut ADAC gab es das bislang nicht. Alle Mangelhaft-Kandidaten eint eine schwache Nass-Performance, die jedoch gerade in unseren Breiten eine der wichtigsten Eigenschaften eines Reifens darstellen.

Pflege ist wichtig

Ein weiterer wichtiger Punkt, der Firmwagen-Fahrern immer wieder vor Augen geführt werden sollte: Ein Reifen ist nur so gut, wie die Pflege, die ihm zuteilwird. Daher gilt, die Reifen in regelmäßigen Abständen auf Beulen, Nägel oder Schnitte (Bordsteinkontakt) zu kontrollieren und den Luftdruck stets an die Beladung anzupassen. Reifenplatzer auf der Autobahn sind meist Resultat mangelnder Pflege. Daher sind Reifendruckensoren – so nervenraubend das Kalibrieren sein kann – ein wahrer Segen. Ein Punkt, der beim Thema Luftdruck kritisch betrachtet werden muss ist die Unsitte, dass das Luftnachfüllen an vielen Tankstellen mittlerweile Geld kostet. Aber das ist ein anderes Thema. *mb*

Ford Gewerbewochen

Freie Fahrt für Ihr Business.



Der neue Ford Mondeo Hybrid Turnier

Hochwertige Materialien, großzügiger Gepäckraum und ein effizienter Hybrid-Antrieb, der Sie weiter bringt – ganz ohne Ladekabel. Das alles zu extrem günstigen Konditionen dank Ford Lease Full-Service.

Mehr Informationen unter ford.de/gewerbewochen

€ **229,-** ^{1,2} netto
(272,51 brutto)



Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung): Der neue Ford Mondeo Hybrid Turnier, 2,0-l-Benzinmotor und Elektromotor mit Systemleistung gesamt 138 kW (187 PS), Automatikgetriebe: 5,5 (innerorts), 4,7 (außerorts), 5,0 (kombiniert); CO₂-Emissionen: 113 g/km (kombiniert).



Eine Idee weiter

¹Ford Lease ist ein Angebot der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, für Gewerbekunden (ausgeschlossen sind Großkunden mit Ford Rahmenabkommen sowie gewerbliche Sonderabnehmer wie z. B. Taxi, Fahrschulen, Behörden). Das Ford Lease Full-Service-Paket ist optional erhältlich und in der Ford Lease Full-Service-Rate berücksichtigt. Eingeschlossen sind Wartungs- und Inspektionsarbeiten sowie anfallende Verschleißreparaturen in vereinbartem Umfang und ohne Leasing-Sonderzahlung. Bei weiteren Fragen zu Details und Ausschlüssen zu allen Services wenden Sie sich bitte an Ihren Ford Partner. Nur erhältlich im Rahmen eines Ford Lease-Vertrages. ²Z. B. der neue Ford Mondeo Hybrid Turnier, 2,0-l-Benzinmotor und Elektromotor mit Systemleistung gesamt 138 kW (187 PS), Automatikgetriebe, inklusive Metallic-Lackierung, ohne Leasing-Sonderzahlung, bei 36 Monaten Laufzeit und 30.000 km Gesamtlauflistung. Leasingrate auf Basis einer UPE von € 35.042,02 netto (€ 41.700,- brutto), zzgl. Überführungskosten. Die Rate enthält das Ford Lease Full-Service-Paket zum Preis von € 7,43 netto (€ 8,84 brutto) monatlich. Details bei allen teilnehmenden Ford Partnern.