



Gerd Gloyer: Der Reifenexperte und Leiter NFZ-Marketing bei Continental gibt wichtige Tipps zum Thema Winterreifen.

Worauf's ankommt

EXPERTENRAT Das Thema Winterreifen lässt sich nicht einfach vom PKW auf den LKW übertragen. Da sind Tipps vom Nutzfahrzeug-Experten gefragt.

Seit 1. Mai diesen Jahres ist in Deutschland gemäß § 2 Absatz 3a StVO (Straßenverkehrsordnung) bei allen Kraftfahrzeugen die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen. Dazu gehört vor allem eine geeignete Bereifung. Per Gesetz ist das Thema Winterreifen nicht im Einzelnen geregelt, technisch gesehen kommt es aber in erster Linie auf die Pneu von Sattelzugmaschinen beziehungsweise Motorwagen und weniger auf die von Aufliegern oder Anhängern an. Wer sicher gehen will, der fährt von November bis März mit Winterreifen. Priorität haben hier die Antriebs-

achsen, dann folgen die Lenkachsen und danach alle anderen wie Nachlauf- und Trailerachsen. Für die Anerkennung als Winterreifen zählt in Deutschland allein die Kennzeichnung *M&S*, *M+S* oder *M.S.* (gemäß ECE-Regelung 30, EU-Richtlinie 92/23 und StVZO) und keine Begriffe wie „Winter“ oder Symbole wie „Schneeflocken“.

Oft wird beim Thema Winterreifen ein Halbwissen von der PKW-Bereifung auf den LKW-Bereich übertragen. „Das funktioniert so nicht“, meint Reifenexperte Gerd Gloyer, Leiter NFZ-Marketing bei Continental. „Die klassische Unterschei-

dung zwischen Sommer- und Winterreifen wie beim PKW gibt es beim LKW nicht. Pneu für schwere Nutzfahrzeuge haben aufgrund ihrer Mischung mit einem hohen Naturkautschukanteil eine gewisse Basis-Wintertüchtigkeit.“

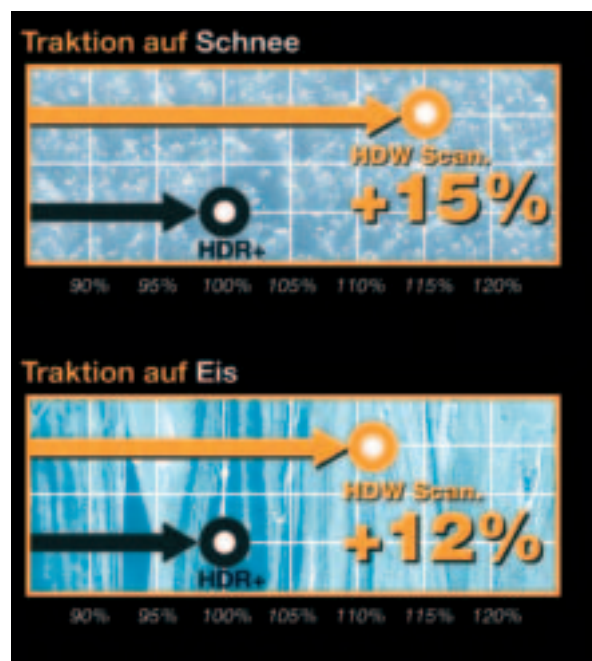
Viel Profil. Eine gute Nachricht: In der Regel fahren LKW auf der Hinterachse Ganzjahres-Traktionsreifen mit M+S-Kennung. Da ist das Thema Winterbereifung – was die Mindestanforderungen betrifft – schon gut angesprochen. Das gilt jedoch nur für durchschnittliche mitteleuropäische Witterungsverhältnisse

bei zeitlich bezogenen und schnell wechselnden Fahrbahnbedingungen mit Trockenheit, Nässe, Schneematsch und Schnee sowie kurzen Intervallen der Räum- und Streudienste. In schneereichen Regionen sowie im Ausland, zum Beispiel Skandinavien und in der Alpenregion, gelten meist weiterführende Bestimmungen.

Allerdings reicht die vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 1,6 mm nicht im Ansatz aus. Gloyer empfiehlt hier Profiltiefen, die deutlich über 4 mm liegen. Und zwar auf allen Reifen, sowohl an der Zugmaschine als auch am Trailer. Da ist der Rat naheliegend, möglichst im Herbst mit einer Neubereifung einzusteigen. Nur ho-

he Profiltiefen ermöglichen durch die Stollenbewegungen die nötige Selbstreinigungskraft. Bei zu geringer Profiltiefe setzt sich das Profil schnell zu und die fehlenden Griffkanten lassen die Traktion drastisch absinken.

Erstaunlich praxisnah. So gesehen ist die neue österreichische Regelung zur Winterbereifung, die für Busse allgemein sowie für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht gilt, besonders praxisnah. Demnach sind jeweils vom 15. November bis 15. März des nachfolgenden Jahres Reifen mit M+S-Kennung an mindestens einer Antriebsachse anzubringen. Die Profile müssen bei Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t eine Mindesttiefe von 6 mm (Diagonalreifen) beziehungsweise 5 mm (Radialreifen) aufweisen. Darüber hinaus besteht für diesen Zeitraum auch eine Mitführungspflicht von Schneeketten für mindestens zwei Antriebsräder einer Achse. Die Schneeketten müssen der „Ö“-Norm entsprechen. Gleichwertige Produkte aus



Mehr Grip: Der „HDW scandinavia“ im Vergleich zum M+S-Traktionsreifen HDR+.

den EU-Ländern mit entsprechender CE-Nummer sind zulässig.

Mehr Traktion. „Ein voll ausgelasteter 40-t-Zug mit einem Achsdruck von etwa 10 t auf der Antriebsachse hat mit M+S gekennzeichneten Ganzjahres-Traktionsreifen auch im Winter wenig Probleme. Anders sieht das bei Leerfahrten oder teilbeladenem Lastzug aus, bei dem der Ladungsschwerpunkt über den Trailerachsen liegt: Diese Fahrzeuge weisen nur etwa 3 t Last auf der Antriebsachse aus! Kritisch kann es mit konventionellen Reifen auch bei extremen Verhältnissen auf Glatteis und festgefahrener Schneedecke werden. Hier können „echte“ Winterreifen besser für sichere Verhältnisse sorgen.“ so Gloyer weiter.

Continental hat bei diesen Reifen neben der M+S-Kennung zusätzlich den Begriff „Winter“ und ein Schneeflockensymbol in die Reifenflanke einvulkanisiert. Auch in den Typenzeichnungen wie „HSW“, „HDW“ und „HTW“ spiegeln sich mit dem „W“ für Winter die besonderen Reifentalente wider. So bietet der Conti „HDW Scandinavia“ gegenüber dem M+S-Ganzjahresreifen Conti „HDR+“ auf Schnee etwa 15 Prozent und auf Eis rund 12 Prozent mehr Traktion, um Steigungen zu überwinden.

SUPERBREITREIFEN

Wenig Winterprobleme

Nach Michelin mit dem „X One XDA 2 Energy“, Bridgestone mit dem „Greatec Mega Drive (GMD)“ und Goodyear mit dem „Marathon LHD“ kommt Anfang nächsten Jahres jetzt auch Continental als vierter im Bunde mit dem neu entwickelten Fernverkehrs-Superbreitreifen „HDL1 Superdrive 495/45 R 22,5“ auf den Markt. Die Superbreitreifen ersetzen als Einzelbereifung die Zwillingbereifung in den Dimensionen 315/70 R 22.5 auf der Antriebsachse und bieten im Vergleich wesentliche Vorteile wie bis zu über 150 kg mehr Nutzlast und reduzierte Kraftstoffverbräuche sowie mehr Bauraum im Hinterachsbereich für die Fahrzeugkonstrukteure. Wie auch bei den Wettbewerbern dokumentiert die M&S-Kennzeichnung auf den Reifenflanken die Wintertauglichkeit des HDL1 Superdrive von Continental. Beim Superdrive sorgt das laufrichtungsgebundene Profil mit umlaufenden Klotzrippen sowie breiten und feinen Pfeillamellen für hohe Trak-



Das Profildesign des neuen HDL1 Superdrive 495/45 R 22,5 von Continental sorgt für ausreichenden Grip auf winterlichen Straßen.

tionssicherheit und ein gleichmäßiges Abriebbild im Ganzjahreseinsatz. Den HDL 1 Superdrive gibt es sowohl in Verbindung mit Reifendrucküberwachung und ESP für MAN als auch mit Reifendrucküberwachung und „Aircept“-Notlaufsystem für Daimler-Chrysler.

