



Auto Service



QR Code scannen und auf folgende
Webseite gelangen:
www.tuev-sued.de/auto

Region Baden-Württemberg NORD

70469 Stuttgart
Krailenshaldenstr. 30
Telefon 0711 8933-0
Telefax 0711 8933-173

Region Baden-Württemberg SÜD

78224 Singen
Laubwaldstraße 11
Telefon 07731 8802-0
Telefax 07731 8802-58

Region Bayern NORD

90431 Nürnberg
Edisonstraße 15
Telefon 0911 6557-0
Telefax 0911 6557-355

Region Bayern OST

93059 Regensburg
Donaustauer Straße 160
Telefon 0941 645-0
Telefax 0941 645-13

Region Bayern SÜD

85748 Garching
Schleißheimer Straße 126a
Telefon 089 32705-0
Telefax 089 32705-132

Region Sachsen

04159 Leipzig
Wiesenring 2
Telefon 0341 4653-0
Telefax 0341 4653-154

TÜV SÜD ist über 300 Mal für Sie da.

Wo TÜV SÜD in Ihrer Nähe ist, finden Sie im Internet unter:
www.tuev-sued.de

Das TÜV SÜD Service-Center in Ihrer Nähe:



facebook.com/
tuevsued.autoservice

1.1.03 02/12.AS-ZW/S&P/Röhmm



Auto Service

**Mehr Sicherheit.
Mehr Wert.**



Ihre Autoreifen:

Gut in Schuss –
oder schlecht bei Puste?

TÜV SÜD Auto Service GmbH





Je mehr Profil, desto besser

Eine Profiltiefe von wenigstens 1,6 Millimetern im „Hauptprofil“ und am „ganzen Umfang“ des Reifens fordert die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Ist diese Forderung nicht mehr erfüllt, werden Querstege in den mittleren Rillen der Lauffläche sichtbar. Doch von ihrem optimalen Bodenkontakt bei Nässe oder Schnee sind solche Auto-Schuhsohlen schon weit entfernt. Viel früher kann es dann zum gefürchteten „Aqua-planing“ oder zum Wegrutschen auf matschiger Straße kommen.

So beugen Sie diesen Risiken vor:

- Wechseln Sie Sommerreifen bereits bei einem Restprofil von zwei Millimetern und Winterreifen bei einem solchen von vier Millimetern.
- Ersetzen Sie Breitreifen schon bei einem Restprofil von drei Millimetern.
- Werden sogenannte Ganzjahresreifen oder Breitreifen im Winter eingesetzt, sollten sie zu dieser Zeit noch wenigstens vier Millimeter Profil haben. Die optimale Lösung für den Winter ist freilich ein eigener Satz von M+S-Reifen. Vor allem in schnee- und eisreichen Regionen ist dringend zu solchen Reifen zu raten, denn: ihre spezielle Profilierung und Laufflächenmischung sorgt für den besten Straßenkontakt in der frostigen Jahreszeit.

Hintergrund:

Zum 1. Dezember 2010 wurde in der Straßenverkehrsordnung (STVO) speziell zu diesem Punkt der Paragraph 2 überarbeitet:

STVO § 2 Abs. 3a: Bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte darf ein Kraftfahrzeug nur mit Reifen gefahren werden, welche die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG (ABl. L 46 vom 17.2.2005, S. 42) geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S-Reifen). Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 gemäß Anlage XXIX der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 21. April 2009 (BGBl. I S. 872) geändert worden ist, dürfen bei solchen Wetterverhältnissen auch gefahren werden, wenn an den Rädern der Antriebsachsen M+S-Reifen angebracht sind. Satz 1 gilt nicht für Nutzfahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft sowie für Einsatzfahrzeuge der in § 35 Absatz 1 genannten Organisationen, soweit für diese Fahrzeuge bauartbedingt keine M+S-Reifen verfügbar sind. Wer ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug mit gefährlichen Gütern führt, muss bei einer Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glatteis jede Gefährdung anderer ausschließen und wenn nötig den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufsuchen.



Wer bei winterlichen Straßenverhältnissen ohne die vorgeschriebene Winterbereifung in eine Polizeikontrolle gerät, muss 40,- EURO bezahlen. Wurde zudem eine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer beobachtet, sind 80,- EURO Bußgeld und 1 Punkt im VZR (Verkehrszentralregister) fällig.

Die Kennzeichnung von Winterreifen durch die Bezeichnung „M+S“ ist nicht ausreichend.

Hintergrund:

Die Kennzeichnung „M + S“ ist an keine Mindestforderungen geknüpft und wurde bei einigen Reifenherstellern aus Fernost schon auf Sommerreifen gefunden (ADAC-Winterreifentest).



Verbindlicher ist die M+S-Kennzeichnung in Verbindung mit dem Schneeflocken-Symbol. Dieses Schneeflocken-Symbol darf nur auf Winterreifen verwendet werden, die bestimmte standardisierte Tests bestehen.

Noch eine zusätzliche Faustregel, mit der Sie das Wohlbefinden Ihrer Reifen abschätzen können: Fühlen Sie die Flanken ab, wenn Sie eine längere Strecke mit schnellem Tempo gefahren sind. Selbst im Sommer sollten die Reifen höchstens gut handwarm sein. Sind sie überhitzt, heißt es die Ursachen ergründen. Die lauten in der Regel: Zu niedriger Luftdruck, überladener Wagen oder beides zusammen. Ist das nicht der Fall, kündigt die Überhitzung ein nahendes Ende des Reifens an – eventuell in Form eines kapitalen Platzers.

So bleibt der Reifen lange gesund

Ein Jockey, der sein Pferd erbarmungslos anpeitscht und brutal über Hindernisse jagt – oder ein Landmann, der seinem Lastesel ein Übermaß an schweren Säcken aufbürdet: Beide werden an ihren Tieren nicht lange Freude haben. Sinngemäß das Gleiche gilt für Autoreifen. Bei schlechter Behandlung droht ihnen ein baldiges Aus; einen guten Fahrstil danken sie mit einer langen Lebensdauer.

Auf drei Punkte kommt es besonders an:

- Jeder Reifen ist für ein bestimmtes Höchsttempo ausgelegt und zugelassen. Dieses Limit dürfen Sie nie überschreiten. Bei schwer beladenem Auto oder heißen Sommertemperaturen sollten Sie sogar deutlich darunter bleiben. Sind Sie häufig auf Schnellstraßen unterwegs, können Sie vorsorglich eine höhere Geschwindigkeitskategorie als die in Ihrem Fahrzeugschein vorgeschriebene wählen.





- Jedem Reifen ist auch eine bestimmte Höchstlast zugeordnet. Ein „Zuviel“ quitiert er mit wesentlich höherem Verschleiß und schlechterem Fahrverhalten. Halten Sie sich deshalb immer im Rahmen der Nutzlast, die für Ihren Wagen erlaubt ist. Die Obergrenze ist aus dem Fahrzeugschein zu errechnen. Ziffer 14 (Buchstabe F.1 neue Fahrzeugpapiere) nennt hier das höchstzulässige Gesamtgewicht und Ziffer 15 (Buchstabe G neue Fahrzeugpapiere) das Leergewicht. Zieht man das Letztere vom Ersteren ab, ist das Nutzlast-Maximum ermittelt. Achtung: Nicht nur das Gewicht der Insassen und der Ladung im Auto zählt zur Nutzlast, sondern auch ein etwaiger Dach- oder Heckträger mitsamt den dort verstauten Stücken – und ebenso die Stützlast eines mitgeführten Anhängers.
- Jeder Reifen nimmt es übel, wenn Sie zu schnell über ein Hindernis rumpeln, sei es eine Schwelle zur Verkehrsberuhigung oder ein Bordstein. Solche Stöße können sein „Innenleben“ zerstören.

Apropos Bordsteine: Müssen sie – etwa zum Einparken – mit einem Reifen überrollt werden, muss dies möglichst langsam und rechtwinklig geschehen. Unbedingt ist ein Entlangschrammen der Flanke an Bordsteinkanten zu vermeiden; das kann das sofortige Ende des Reifens zur Folge haben.

Was im Übrigen klar sein sollte: Eine ruhig-besonnene Fahrweise verlängert die Lebensdauer der „Auto-Schuhsohlen“ und auch des Wagens enorm – ein Hauruck-Stil mit knallharten Anfahr- und Bremsmanövern, mit gewagtem Tempo in Kurven und mit häufigem Reifenquietschen bewirkt genau das Gegenteil.

Wenn ein Ersatz fällig wird

Jedes neue Fahrzeug ist vom Hersteller mit der passenden Bereifung bestückt. Doch im Laufe der Zeit wird Ersatz erforderlich. Nach etwa sechs bis sieben Jahren ist er unvermeidlich: Weil – was viele Fahrer nicht wissen – ein Reifen auch bei bester Behandlung altert. Der Einfluss von Sonne, Hitze und Kälte, aber auch die normale Beanspruchung führen dazu, dass sich die Gummimischung der „Auto-Schuhsohlen“ zersetzt. Dann müssen sie ausgemustert werden, selbst wenn sie noch keine äußerlichen Schäden und ein ausreichendes Profil haben. Ob Ihre Reifen schon zu diesen Oldies gehören, können Sie von ihnen ablesen.

Doch was ist im einen wie im anderen Fall geboten – und was empfehlenswert? Grenzen zieht zunächst einmal die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung. Sie verlangt für Kraftfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht – also für nahezu alle Pkw und Wohnmobile – dass ihre sämtlichen Räder entweder mit Radial- oder Diagonalreifen bestückt sein müssen. Dieses Mischbereifungsverbot gilt auch für Anhänger hinter solchen Kfz, also zum Beispiel Caravans. Individuelle Vorgaben für das einzelne Fahrzeug kommen hinzu. Sie sind in den Ziffern 20 bis 23 des Fahrzeugscheins (15.1 bis 15.3 neue FZ-Papiere) festgeschrieben („Größenbezeichnung der Bereifung“) und eventuell auch in der ergänzenden Ziffer 33 (Ziffer 22 neue FZ-Papiere, „Bemerkungen“). Oft gibt es da Wahlmöglichkeiten, etwa zwischen einer schmälere und breitere Bereifung. Aber Achtung: Alle Räder müssen mit der jeweils gewählten Reifensorte ausgestattet werden.



Ergänzender Hinweis: Die neuen EU-Fahrzeugpapiere („Zulassungsbescheinigungen“) nennen nur noch die serienmäßige Bereifung des Wagens. Welche Wahlmöglichkeiten es gibt, müssen Sie in diesen Fällen beim Hersteller bzw. einem Fachhändler der betreffenden Automarke erkunden.

Vom Gebotenen zum Empfehlenswerten: Wer auf optimale Sicherheit bedacht ist, wird seine „Alten“ gegen einen kompletten Satz neuer Reifen austauschen, unter Beachtung der Angaben in seinem Fahrzeugschein und auf den Flanken der Pneu. Was aber, wenn nur eine „Auto-Schuhsohle“ ihren Dienst versagt hat und ersetzt werden muss? Genügt da der Zukauf von einem Stück oder der Ersatz durch einen noch brauchbaren Reifen, der im Keller schlummert bzw. bei einem Bekannten zu finden ist? Sparsamkeit in allen Ehren, aber zu weit darf sie nicht gehen, denn: Jeder Mix von unterschiedlichen Profilarten und -tiefen vermindert die gleichmäßige Bodenhaftung des Wagens, auf die der Fahrer in kritischen Situationen besonders angewiesen ist.

Auch Sparsame sollten sich deshalb an folgende Regeln halten:

- Achten Sie darauf, dass die Gestaltung des Laufflächenprofils bei allen Ihren Reifen die gleiche ist. Klar, dass Reifen derselben Sorte diese Vorgabe am besten erfüllen.
- Sorgen Sie dafür, dass die Profiltiefen Ihrer Pneu an jeder Achse nicht wesentlich voneinander abweichen.
- Bestücken Sie beim Einsatz von M+S-Reifen das gesamte Auto bzw. Gespann mit diesen Winterspezialisten – und keinesfalls nur eine Achse. Nebenbei bemerkt:

Der Wechsel von Sommer- auf Winterbereifung fällt wesentlich leichter, wenn jeder Satz auf eigenen Felgen montiert ist.

Vergessen Sie bitte auch nicht, die betreffenden Räder nach jedem Reifenwechsel neu auswuchten zu lassen, um unrundem Lauf und erhöhtem Verschleiß vorzubeugen. Im Übrigen: Wenn Sie beim Ersatz Ihrer ausgedienten „Auto-Schuhsohlen“ irgendeinen Zweifel haben – vergewissern Sie sich vorher bei einer Fachwerkstatt oder einem anerkannten Reifendienst.

Herstellerbindung – Energiesparreifen

Ein zusätzliches Gebot ist früher von manchen Kfz-Herstellern gekommen: Für die Bereifung ihrer Fahrzeuge haben sie ein bestimmtes Fabrikat vorgeschrieben. Diese „Herstellerbindung“ ist von der Europäischen Union aufgehoben worden; nur Empfehlungen dürfen die Autoproduzenten im Blick auf die Reifenwahl noch geben.

Hintergrund:

Notlauf- oder Run-Flat-Reifen. Diese Reifen werden auch als „Reifen mit Notlaufeigenschaften“ bzw. „selbsttragende Reifen mit Notlaufeigenschaften“ bezeichnet und verfügen mehrheitlich über verstärkte Reifenflanken, die das Fahrzeug auch bei geringen Fülldrücken tragen können. Dabei müssen Geschwindigkeit und Fahrweise der Notfallsituation entsprechend angepasst werden. Die Fahrzeugbedienungsanleitung gibt Auskunft über die Betriebsvorschriften. Bislang werden Notlauf- oder Run-Flat-Reifen (RFT) auf der Flanke überwiegend in gleicher Weise gekennzeichnet wie Standardreifen mit herkömmlichen Seitenwänden. Notlaufreifen tragen je nach



Hersteller auf der Reifenflanke entsprechend nachfolgender Übersicht unterschiedliche Aufschriften:

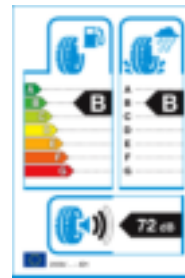
- Bridgestone: RFT (Run-Flat-Tyre)
- Continental: SST (Self Supporting Tyre)
- Dunlop: DSST (Dunlop Self Supporting Technology) oder ROF (RunOnFlat)
- Goodyear: ROF (RunOnFlat)
- Hankook: HRS (Hankook Runflat System)
- Michelin: ZP (Zero Pressure) / SST (Self Supporting Tyre)
- Pirelli: Run Flat, bei einigen Modellen Eufori@

Es wird erwartet, dass im Laufe der nächsten Jahre in den Zulassungsbescheinigungen von einzelnen Pkw, die serienmäßig oder optional mit Run-Flat-Reifen ausgerüstet sind, Reifendimensionen mit einer RF-Kennzeichnung eingetragen werden. Beispiel: 205/55 RF 16 (statt 205/55 R 16) in der „Zulassungsbescheinigung Teil I“ bzw. in der „EG-Übereinstimmungserklärung“. Reifen mit dieser Kennzeichnung sind Reifen eigener Bauart. Deswegen dürfen nur noch Run-Flat-Reifen entsprechender Spezifikation gefahren werden. Ein Ersatz dieser Run-Flat-Reifen durch Reifen gleicher Dimension ohne RF ist nicht zulässig. Ausnahmen müssen durch „Unbedenklichkeitserklärungen“ der Hersteller geregelt werden.

Reifen mit RF-Kennzeichnung tragen zusätzlich das Symbol einer stilisierten „Schnecke“.



Grundsätzlich empfehlen die Fahrzeughersteller und der ADAC schon jetzt auf Fahrzeugen, die für Run-Flat-Reifen ausgelegt sind, nur Run-Flat-Reifen zu montieren, selbst wenn in den Zulassungsbescheinigungen Standarddimensionen eingetragen sind und damit die Verwendung von Standardreifen erlaubt ist.



Alles auf einen Blick: Wie gut die Hersteller den Zielkonflikt im Griff haben, das zeigt ab 2012 ein neues Label, mit dem Reifen im Handel in der EU gekennzeichnet sein müssen. Darauf gezeigt werden die Faktoren Rollwiderstand, Bremsen bei Nässe und die Geräuschentwicklung. Das neue Label erhöht den Druck auf die Hersteller, den

Rollwiderstand bei ihren Reifen und damit die CO₂-Emission stärker in den Blick zu nehmen. Dafür hat der Gesetzgeber die Messlatte beim Abrollen besonders hoch gelegt: Das ‚A‘ bei den Nässeeigenschaften erreichen einige wenige anerkannter Hersteller, aktueller Stand der Technik beim Rollwiderstand ist ein ‚C‘, in naher Zukunft bestenfalls ‚B‘. Damit der Rollwiderstand nicht auf Kosten der Sicherheit geht, haben Verbraucher die Angaben zur Nässeleistung gleich mit auf dem neuen Label: Schlechte Werte beim Nassbremsen – das kann sich kein Hersteller leisten, auch wenn der Rollwiderstand noch so gut ist. Zur Bestimmung und Überprüfung der Werte des EU-Reifenlabels führt TÜV SÜD Automotive für seine Auftraggeber die erforderlichen Versuche durch und wird zudem eines der wenigen unabhängigen zertifizierten Referenzlabore für den Rollwiderstand betreiben.