

Fragen an



Bild: TÜV SÜD

Thomas Salzinger, TÜV SÜD Automotive GmbH, Teamleiter Reifen-Fahrversuch

Herr Salzinger, elf Meter mehr Bremsweg mit Winterreifen. Was ist die Ursache?

Die beim Winterreifen weichere Laufflächenmischung ist für einen ganz anderen Temperaturbereich ausgelegt. Im Sommer werden diese Temperaturen deutlich überschritten. Ein weiterer Einflussfaktor sind die Lamellen in den Profilblöcken, die auf Schnee für zusätzlichen Grip sorgen. Aber die Lamellen sind auch Ursache dafür, dass die Profilblöcke unter dynamischen Einflüssen weniger stabil und damit einer übermäßigen Verformung ausgesetzt sind. Diese beiden Faktoren wirken sich stark negativ auf die Übertragung von Längs- und Seitenkräften aus.

Worauf sollten Werkstätten jetzt bei Kundenfahrzeugen achten?

Fährt ein Fahrzeug mit Winterreifen in der Werkstatt vor, sollte der Kundenberater dem Fahrer die Risiken und Folgen vor Augen führen. Vielen Fahrern sind die eklatanten Nachteile gar nicht bewusst, die sie sich beim Fahren mit Winterreifen im Sommer einhandeln. Spätestens wenn eine Notsituation eintritt, erfahren sie die Unterschiede unter Umständen schmerzhaft.

Reifentest

Saisonartikel Reifen

Seit 2010 müssen Fahrzeuge für den Betrieb bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte mit Winterreifen ausgerüstet sein. Aber nicht nur winterliche Straßenverhältnisse erfordern besondere Reifen. Auch im Sommer ist die Bereifung Witterung und Temperaturen anzupassen. Wer im Hochsommer mit Moonboots an den Füßen herumläuft, erntet allenfalls Spott. Wer aber bei 30 Grad Außentemperatur mit Winterreifen unterwegs ist, gefährdet unter Umständen sich und andere. Das legt das Ergebnis eines Tests nahe, den die Schweizer „auto-illustrierte“ durchgeführt hat. Außer Sommer- und Winterreifen verglichen die Redakteure des Fachmagazins als Alternative einen Ganzjahresreifen. Alle Reifen stammten vom Hersteller Goodyear. Reifenexperten von TÜV SÜD begleiteten den Test als neutrale Instanz. Gefahren wurde auf VW Golf 2.0 TDI im südfranzösischen Mireval bei hochsommerlichen Temperaturen. Die Versuche wurden entsprechend der gängigen Teststandards der Industrie durchgeführt. Untersucht wurden dabei sicherheitsrelevante Anforderungen wie Nassbremsen aus 80 km/h, Trockenbremsen aus 100 km/h, Kreisfahrt auf Nässe, Längs-Aquaplaning sowie Handling trocken.

Der Winterreifen konnte im Test lediglich das Prüfkriterium Längs-Aquaplaning gewinnen. Dank guter Wasserver-

drängung schwamm er erst bei einer Geschwindigkeit von rund 81 km/h auf, gefolgt vom Sommer- (78 km/h) und Allwetterpneu (75 km/h). Bei allen anderen Prüfpunkten war der Sommerreifen klar überlegen. Besonders deutlich waren die Unterschiede beim Trockenbremsen aus 100 km/h. Während der sommerbereifte Golf schon nach 34,9 Metern stand, benötigte der mit Winterreifen ausgestattete Wagen ganze elf Meter mehr bis zum Stillstand (All-Season 44,1 Meter).

Anders ausgedrückt: Der winterbereifte Golf fährt mit einer Restgeschwindigkeit von fast 50 km/h, wenn der Golf mit Sommerreifen bereits steht. Schwere Unfallschäden für die Fahrzeuginsassen und andere Unfallbeteiligte sind bei dieser Restgeschwindigkeit kaum auszuschließen. Für Thomas Salzinger, Teamleiter Reifen TÜV SÜD, ergibt sich nach dem Test ein eindeutiges Bild: „Wer aus Gründen der Sparsamkeit im Sommer mit Winterreifen fährt, handelt leichtsinnig und kurzsichtig. Die meist teureren Winterreifen verschleifen in der warmen Jahreszeit nicht nur deutlich schneller, man gefährdet unter Umständen auch sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer. Wer sicher unterwegs sein will, sollte daher immer mit den saisonal geeigneten Reifen unterwegs sein. Als Entscheidungshilfe gilt für Winterreifen die Regel O bis O, Oktober bis Ostern“ (siehe auch Kasten Interview).



Bild: TÜV SÜD

Empfindliche Elektronik

Lieber Schattenparker als Hitzkopf

Schattenparker leben gesünder und schonen zugleich ihr Auto. Darauf weist TÜV SÜD in einer aktuellen Mitteilung hin. Denn die derzeit herrschende Hitze setzt der Fahrzeugelektronik erheblich zu. Laut TÜV SÜD-Experte Eberhard Lang sind elektrische Bauelemente in der Regel für Temperaturen zwischen -40 und +85 Grad Celsius ausgelegt. „Steht ein Auto im Sommer in der prallen Sonne, können dabei auch Temperaturen von 100 Grad

und mehr im Motorraum erreicht werden.“ Für Steuergeräte kann das zu viel sein, mögliche Folgen sind unter anderem Haarrisse aufgrund übermäßiger Bauteil- ausdehnung. Der beste Schutz gegen hitzebedingte Pannen ist ein gut gewartetes Fahrzeug, bei dem alle Flüssigkeitsstände stimmen und Schmutz- oder Laubreste, die die Motorkühlung beeinträchtigen könnten, beseitigt wurden. Zudem sichert ein regelmäßiger Klimageservice, dass die Klimaanlage an heißen Tagen optimal arbeitet. Bei deren Nutzung rät der TÜV-Experte zu maßvollem Einsatz. Wer 35 Grad Außen- mit 18 Grad Innen- raumtemperatur zu begegnen versucht, riskiert Erkältungen und Kreislaufprobleme der Insassen. Und wer sein Auto parkt, tut Insassen und Elektronik tatsächlich etwas Gutes, wenn er einen Schattenplatz sucht.



Bild: TÜV SÜD

Sachsen Classic 2013

TÜV SÜD Classic technischer Partner

Bereits zum elften Mal und damit seit Beginn der Veranstaltung ist der TÜV SÜD technischer Partner der Oldtimer Rallye Sachsen Classic. Die ehemals regional geprägte Veranstaltung zieht mittlerweile Besucher aus der ganzen Welt an. Start der Sachsen Classic ist am 22. August in Zwickau. Für die Mitarbeiter des TÜV SÜD in Sachsen bringt der Starttag viel Arbeit. Bevor die gemeldeten 190 Oldtimer auf die Etappen durch Vogtland und Erzgebirge starten dürfen, müssen sie sich einer technischen Abnahme durch die Experten des TÜV SÜD unterziehen. Knapp zehn Minuten bleiben den TÜV-Ingenieuren pro Fahrzeug. Geprüft

werden sicherheitstechnische Einrichtungen wie Licht, Bremse oder Hupe, zudem ob Motor und Getriebe ohne Leckage sind. Auch die Fahrzeugpapiere sehen sich die Experten genau an. „Mehr als 95 Prozent der Teilnehmerfahrzeuge gehen mit H-Kennzeichen an den Start, was echtes automobiles Kulturgut verspricht und Bastelfahrzeuge ausschließt“, sagt Hans-Ulrich Höhn, Niederlassungsleiter von TÜV SÜD in Dresden. Garantiert ein automobiles Kulturgut ist der Porsche 356 Speedster, mit dem eines von zwei TÜV SÜD Teams vom 22. bis 24. August an der Sachsen Classic teilnimmt.

TÜV SÜD-Kontakt

TÜV SÜD Auto Service

Jürgen Wolz
Tel. 0 89/57 91-23 20, Fax -23 81
juergen.wolz@tuev-sued.de

TÜV SÜD Auto Partner

Thomas Gensicke
Tel. 0 711/72 20-84 73, Fax -84 88
thomas.gensicke@tuev-sued.de

Zentraler Vertrieb

Karolina Weinmann
Tel. 0711/78241-334
karolina.weinmann@tuev-sued.de

TÜV SÜD-Training

Weiterbildungsangebote im Netz:

- ✓ TÜV SÜD:
www.tuev-sued.de/akademie_de/lehrgaenge_und_trainings
- ✓ TÜV SÜD Auto Plus, CONSUL-
TING: www.tuev-sued/autohaus-seminare

Umweltschutz im Kfz-Betrieb, Kompakt-Seminar

Umweltschutz im Unternehmen gehört heute zu den selbstverständlichen Aufgaben und Pflichten eines Werkstatt- und Autohausunternehmers. Die Akademie des TÜV SÜD bietet ein Kompakt-Seminar, in dem Teilnehmer nicht nur Grundlagen über Anforderungen und geeignete Umweltschutzmaßnahmen in der Werkstatt erfahren. Die Teilnehmer bekommen anhand von Praxisbeispielen auch eine Verständnis davon vermittelt, welche rechtlichen Folgen das Nichtbeachten umweltrechtlicher Vorschriften für den Unternehmer oder verantwortliche Personen haben kann. Das Kompaktseminar Umweltschutz im Kfz-Betrieb findet am 12. in Zwickau, am 19. September in München und am 1. Oktober in Nürnberg statt.