

wdk · Postfach 90 03 60 · D-60443 Frankfurt am Main

Herr  
Hans-Jürgen Drechsler  
Geschäftsführer  
Bundesverband Reifenhandel und  
Vulkaniseur-Handwerk e.V.  
Franz-Lohe-Str. 10  
53129 Bonn

Telefon 069-7936-117  
Telefax 069-7936-175  
p.sponagel@wdk.de  
Sp/Nä

16. Dezember 2008

EINGEGANGEN  
18. DEZ 2008

J 75/11/08

## **AUTO BILD - Artikel „Achtung, Altreifen!“**

Sehr geehrter Herr Drechsler,

die Zeitschrift AUTO BILD hat in ihrer Ausgabe vom 5. Dezember 2008 unter dem Titel „Achtung, Altreifen!“ das Thema „Alter von Neureifen“ aufgegriffen.

Der wdk und die deutschen Reifenhersteller nehmen den Artikel zum Anlass, um ihre Position zu diesem Thema zu verdeutlichen.

Unbenutzte Reifen können bis zu einem Alter von fünf Jahren bedenkenlos als Neureifen verkauft werden. Bei sachgemäßer Lagerung behält der Reifen seine ausgewogenen Gebrauchseigenschaften. Weshalb?

Reifen altern, d. h. sie verändern ihre Eigenschaften über die Zeit. Der Auslöser hierfür sind chemische und physikalische Prozesse. Um dem entgegen zu wirken, werden Reifen Stoffe beigemischt, die den Alterungsprozess stark verlangsamen. Bei einer ordnungsgemäßen Lagerung sind hauptsächlich chemische Änderungen von Bedeutung. Die dadurch ausgelösten Änderungen der Gebrauchseigenschaften sind, eine entsprechende Lagerung vorausgesetzt, sehr gering.

Die physikalische Alterung wird im Wesentlichen durch die Nutzung und damit vom Fahrer beeinflusst. Im Laufe des Reifenlebens sollte der Fahrer deren Funktionsfähigkeit prüfen, um die physikalische Alterung so gering wie möglich halten. Zu diesen Prüfungen zählen: Kontrolle des Reifenfülldrucks, die Kontrolle auf äußere Schäden und anormalem Verschleiß. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den § 36 der StVZO, hier auf die „Richtlinie für die Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen“.

Welche Auswirkungen hätte es für den Verbraucher, wenn der Zeitraum von fünf Jahren verkürzt würde? Um dies zu verstehen, muss man die Randbedingungen kennen, unter denen die Großserienfertigung von Reifen erfolgt.

/2...

Diese werden hauptsächlich von drei Einflussgrößen bestimmt:

- breit gefächerte Größen- und Ausführungsvielfalt bei Pkw-Reifen (ca. 1.600 Sommer- und ca. 900 Winterreifen)
- saisonbedingte Nachfrage (Sommer-/Winterreifen)
- stark unterschiedliche Marktbedeutung der einzelnen Größen- und Ausführungen.

Die derzeitige Praxis, Reifen in größeren Stückzahlen zu produzieren, ermöglicht eine wirtschaftliche Fertigung und damit einen akzeptablen Kaufpreis für den Verbraucher. Die Reduzierung der Produktionseinheiten pro Reifengröße und -ausführung würde zwangsläufig die Verfügbarkeit einschränken und den Kaufpreis erhöhen. Beides kann nicht im Sinne des Verbrauchers sein.

Um dies zu vermeiden, können sich im Einzelfall längere Lagerzeiten ergeben. Damit wird aber sichergestellt, dass die Mobilität und die Verkehrssicherheit des Verbrauchers gewährleistet sind.

Bei sachgemäßer Lagerung, regelmäßigen Kontrollen und unter normalen Einsatzbedingungen ist die Nutzung eines Reifens über einen langen Zeitraum gewährleistet. Dieser Nutzungszeitraum ist gesetzlich nicht eingeschränkt.

Mit freundlichen Grüßen

Wirtschaftsverband  
der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk)  
Technischer Geschäftsführer



Peter Sponagel