

12.10.2016 Allwetterreifen oder Ganzjahresreifen?

Sie verstehen die Frage nicht? Kein Wunder, handelt es sich doch beide Male um das identische Produkt, den Reifen, den man sommers wie winters fahren kann ohne zu wechseln. AutoBild nennt ihn Ganzjahresreifen, als Allwetterreifen. Irgendwie muss man sich von der Konkurrenz unterscheiden, wenn schon nicht im Inhalt, dann in der Wortwahl. Der Autokritiker schließt sich der Wortwahl von **AutoBild** an.

Aufschlussreicher als der Unterschied in der Terminologie ist die Tatsache, dass beide Magazine zeitgleich auf die Idee kamen, diesen Reifentyp ausführlich zu testen, zusätzlich zu den in dieser Jahreszeit obligatorischen Winterreifentests. Bisher erweckten die Medien den Eindruck, als käme man ohne Winterreifen kaum noch unfallfrei aus der heimischen Garage. Wieso der plötzliche Sinneswandel? Handelt es sich vielleicht um eine Reaktion auf das Marktgeschehen? Sind die Autofahrer wieder einmal schlauer und steht ihnen das zweimalige Reifenwechseln bis obenhin? Oder liegt es daran, dass die Reifenfirmen ihre Werbebetats verstärkt für die Ganzjahresreifen ausgeben, als neues, lukratives Geschäftsfeld?

Der Autokritiker plädiert schon seit Jahren für den Ganzjahresreifen, aus einer ganzen Reihe von Gründen: siehe Winterreifenhysterie. Die Ergebnisse der Tests untermauern die Argumente. Einen Winterreifen im Sommer zu fahren ist bis auf den Verschleiß unproblematisch. Einen Sommerreifen im Winter zu bewegen ist lebensgefährlich. Dabei braucht es nicht einmal Schnee und Eis, es reichen bereits Temperaturen unter 5° Celsius, um die Eigenschaften dramatisch zu verschlechtern. Was liegt also näher, als bei Winterreifen die Eigenschaften auf trockenem Asphalt zu verbessern, auch wenn sich die Wintereigenschaften geringfügig verschlechtern?

Dem Autofahrer kann es nur recht sein, spart er sich doch kostbaren Stellplatz in der Garage, und vermeidet einen Bandscheibenvorfall beim Heben der heutzutage unanständig schweren Räder.

Jacob Jacobson