FOTOS: KOV

Top-Leistungen: Die zum größten Teil sportlich ausgelegten 17-Zoll-Reifen überzeugen mit präzisem Handling und kurzen Bremswegen. Selbst Aquaplaning ist bei diesen relativ breiten Reifen kein großes Thema mehr.

SOMMERREIFEN-TEST

AUF DER SPUR

Die Reifengröße 225/45 R 17 war noch vor wenigen Jahren besonders leistungsstarken Autos vorbehalten. Heute ist diese Dimension längst in der Kompaktklasse angekommen. Zu Recht, wie der Test von elf dieser Reifen zeigt.

Schwarz, breit, stark – so warb bereits Ende der siebziger Jahre der Reifenhersteller Fulda für seine Breitreifen. Breit war damals jedoch relativ. Zumindest aus heutiger Sicht. So verfügte noch in den achtziger Jahren ein Porsche 911 serienmäßig an der Vorderachse über 205 Millimeter breite Pneus, an der Hinterachse waren diese immerhin schon 225 Millimeter breit.

Genauso breit also wie die diesjährigen Testreifen in der Größe 225/45 R 17, die als Optionsgröße heute ab Werk für viele Autos der Kompaktklasse lieferbar sind. Die Zeiten haben sich gewandelt, wie der gemeinsame Test von ACE, ARBÖ und der Gesellschaft für technische Überwachung (GTÜ) zeigt. Weder technologisch noch in der Dimension sind diese Reifen noch mit den alten Breitreifen zu vergleichen. Während früher Felgen mit der Größe 15 oder 16 Zoll schon als sportlich galten, passen auf heutige Kompaktwagen zum Teil schon 19 Zoll große Felgen.

Der Trend zu immer größeren Felgen bedingt aber auch, dass die Reifenflanken immer niedriger wurden. Dieses gesunkene Verhältnis zwischen Breite und Flankenhöhe bezeichnet im Fall der Testreifen die Zahl 45. Man spricht in diesem Fall auch von Niederquerschnittsreifen. Doch was bedeutet das, neben gut ausgefüllten Radhäusern und einer sportlichen Optik, in der Praxis? Zunächst einmal etwas höhere Anschaffungskosten. Gegenüber der Standardgröße 205/55 R 16 muss mit rund 100 Euro mehr pro Reifensatz gerechnet werden, die Felgen noch nicht inbegriffen.

Dann sollte jedem Liebhaber sportlicher Optik auch klar sein, dass der verringerte Querschnitt auch Einbußen beim Abrollkomfort nach sich zieht. Die Reifenflanke ist nämlich zu einem großen Teil an der Federung und Dämpfung kleiner Fahrbahnunebenheiten beteiligt. Kanaldeckel und Fugen können nun stärker bis in den Innenraum durchdringen.

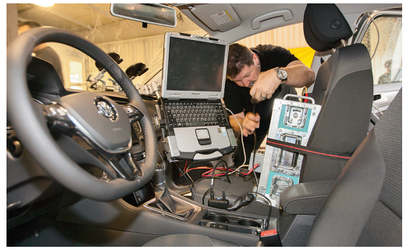
Die flache, steife Reifenflanke sorgt aber auch für eine direktere Übertragung der Lenkbewegungen zur Straße hin. Der Reifen walkt und arbeitet weniger auf dem kurzen Weg zwischen Straße und Felge.

Bei der Fahrt im Grenzbereich auf abgesperrter Piste überrascht der Testwagen, ein ebenso sportlich abgestimmter Seat Leon FR, auf dieser Bereifung mit enorm hohen Kurvengeschwindigkeiten. Der eingangs erwähnte Porsche 911 aus den Achtzigern hätte hier schon Probleme zu folgen. Zumindest bliebe der Fahrer am Lenkrad nicht so entspannt wie bei dem gut abgestimmten Fahrwerk des modernen Fronttrieblers. ›

*JS-TT_Sommerreifen_AK.indd 8-9 12.02.14 10:32

Das hohe Haftvermögen und das gutmütige Verhalten im Grenzbereich bieten aber auch im Alltag einen Nutzen: Nämlich dann, wenn in einer Notsituation die Straße auszugehen droht. Flankiert vom ESP kann aufgrund der hohen Reserven hier oft noch ein Unfall vermieden werden.
Das gilt auch für das Bremsen. Mit dem in dieser Disziplin besten Reifen, dem Conti Sport Contact 5, steht auch ein ebenso als Testwagen verwendeter Golf GTI aus Tempo 100 in weniger als 35 Metern. Ein Wert, der noch vor wenigen Jahren nur von Sportwagen erreichbar war. Dieses Ergebnis lässt sich allerdings nicht verallgemeinern, denn mit den in dieser Disziplin weniger guten Reifen im Test braucht der Golf 40 Meter. Es zeigt jedoch, was mit einem bescheidenen Plus an Auflagefläche und moderner Reifentechnologie heute schon möglich ist.
Wenig erstaunlich ist, dass dieselben Reifen, die auf trockener Straße gut verzögern, auch bei Nässe die kürzesten Bremswege erzielen. Eine haftfreudige Gummimischung und ein stabiles Profil funktionieren natürlich auch dann gut, wenn der Belag durch Nässe etwas rutschiger ist.
Dabei scheuten Breitreifen früher den Regen wie der Teufel das Weihwasser. Der Grund war die teils dramatisch schlechte Wasserverdrängung der frühen Exemplare. Allerdings versuchten die Entwickler damals auch eher das Wasser im Profil zur Seite hinauszuleiten. Heute zeugen breite, umlaufende Rillen im Profil von einem Umdenken. Das Wasser wird zwischen Reifen und Straße längs hindurchgeleitet, bevor es sich vor dem Reifen stauen und zum Aufschwimmen führen kann. Ist der Reifen nun eine Nummer breiter und muss demzufolge mehr Wasser verdrängen, so fügt man noch eine weitere Rille hinzu. So einfach kann Physik manchmal sein.
Natürlich gibt es auch hier wieder feine Unterschiede in der Ausführung. Doch wo der beste Reifen im Test noch mit 91 km/h durch das Wasserbett rauschen kann ohne aufzuschwimmen, schafft der schlechteste in diesem Test immerhin noch 79 km/h. Die Differenz von 12 km/h ergibt zwar im gemeinsam mit GTÜ und ARBÖ erarbeiteten ACE-Testschema sechs Punkte Unterschied, ist aber noch kein Grund, Breitreifen grundsätzlich abzulehnen.
Ein weiteres Vorurteil kann der Test jedoch nicht entkräften: Der Verbrauch steigt mit Breitreifen gegenüber rollwiderstandsoptimierten, schmalen Reifen an. Zwar ist es auch hier den Herstellern gelungen, den Verlust beim Abrollen zu verringern, nicht vergessen sollte man jedoch, dass ein breiterer Reifen auch mehr Luftwiderstand erzeugt. Das Maß des Mehrverbrauchs lässt sich indes kaum beziffern, da es sehr stark vom gefahrenen Tempo und dem jeweiligen Fahrzeug abhängt.
Erneut fällt auf, dass speziell in diesem Punkt die für alle Neureifen verbindlichen Labelwerte nicht in allen Fällen mit den Testergebnisen übereinstimmen. Auch bei der Angabe der Abrollgeräusche gibt es Diskrepanzen. Diese sind wie schon in der Vergangenheit den allzu großzügigen Toleranzen der stark vereinheitlichten Messmethoden des Labels zuzuschreiben, die der jeweilige Hersteller dann als Werksangabe optimistisch nach oben beziehungsweise vorsichtig und konservativ nach unten ausdehnen kann (siehe Tabelle unten).
Zum Schluss noch ein Appell an alle Autofahrer, unabhängig davon, ob auf dem eigenen Auto ein Breitreifen aufgezogen ist oder nicht: Die regelmäßige Kontrolle des Luftdrucks und der Profiltiefe ist außerordentlich wichtig und sollte keinesfalls vernachlässigt werden. Der Reifen ist und bleibt nun einmal das wichtigste Bindeglied zwischen Straße und Insasse. Auch die Misshandlung des Reifens durch das Überfahren scharfer Kanten sollte man tunlichst vermeiden. Letzteres nehmen Niederquerschnittsreifen noch schneller übel als normale Reifen. Dann heißt es leider: Breit, schwarz, schlapp.

Gunnar Beer



Überwachung total: Komplizierte Messtechnik zeichnet

jede Bewegung der Testwagen auf der Strecke auf, der Luftdruck wird mehrmals kontrolliert. Als Stützpunkt steht für den Test eine eigene Werkhalle zur Verfügung.

SO HABEN WIR GETESTET

Direkt zum Film über den ACE-Sommerreifentest: Einfach Bildcode mit einem Smartphone scannen.

Teststrecke: Pirelli, Italien. **Testfahrzeuge:** Seat Leon, VW Golf VI. **Bremswegmessung bei Nässe:** Fensterbremsung zwischen 80 und 20 km/h, hochgerechnet auf Meter bis zum Stillstand aus 100 km/h. **Bremsweg bei Trockenheit:** Fensterbremsung zwischen 100 und 10 km/h, hochgerechnet auf Meter bis zum Stillstand aus 100 km/h. **Aquaplaning längs:** 7 Millimeter Wassertiefe, Wert bei mehr als 15 Prozent Schlupf. **Aquaplaning quer:** 7 Millimeter Wassertiefe, durchschnittliche Querbeschleunigung in m/s² im Bereich 60 bis 90 km/h. **Kreisbahn:** Durchschnittliche Rundenzeit auf einer bewässerten Kreisbahn mit einem Durchmesser von 80 Metern. **Nasshandling:** Streckenlänge 1250 Meter, objektive Bewertung der Fahrzeit und subjektive Bewertung des Fahrverhaltens durch den Autor. **Trockenhandling:** Streckenlänge 1410 Meter, objektive Bewertung der Fahrzeit und subjektive Bewertung des Fahrverhaltens durch den Autor. **Außengeräusch:** Vorbeirollgeräusch nach ECE R117 bei 80 km/h in db(A). **Rollwiderstand:** Maschinenversuch bei einer Last von 5258 Newton, Luftdruck 2,5 bar. **Preisermittlung:** Durchschnittliche Verkaufspreise, ermittelt vom Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV) e.V. Stand Januar 2014

SOMMERREIFENTEST 2014

Reifendimension 225/45 R 17

HERSTELLER		Apollo	Barum	Bridgestone	Continental	Dunlop	Goodyear	Hankook	Kumho	Nokian	Pirelli	Vredestein
Reifentyp		Aspire 4G.XL	Bravuris 3 HM	Potenza S001	SportContact 5	Sport Maxx RT	Eagle F1 Asymmetric 2	Ventus S1 evo 2	Solus HS 51	Line XL	P Zero	Ultrac Vorti
SICHERHEIT NASS	max. Punkte											
Bremsen nass	30	22	21	23	27	21	23	21	16	24	25	21
Handling nass (Messwert)	5	3	3	4	5	4	4	1	2	5	5	5
Handling nass (subjektiv)	10	5	6	7	9	7	8	6	7	9	8	8
Kreisbahn nass	5	4	3	5	5	4	4	3	2	4	5	4
Aquaplaning längs	20	11	10	13	14	14	13	14	16	12	13	12
Aquaplaning quer	10	6	7	9	8	8	7	9	9	7	7	6
Kapitelwertung	**80**	**51**	**50**	**61**	**68**	**58**	**59**	**54**	**52**	**61**	**63**	**56**
SICHERHEIT TROCKEN												
Bremsen trocken	30	25	20	26	29	26	27	21	18	21	26	23
Handling trocken (Messwert)	15	4	5	6	7	7	6	6	5	4	8	8
Handling trocken (subjektiv)	15	10	8	11	11	12	11	6	8	9	11	10
Kapitelwertung	**60**	**39**	**33**	**43**	**47**	**45**	**44**	**33**	**31**	**34**	**45**	**41**
UMWELT / WIRTSCHAFTLICHKEIT												
Vorbeifahrgeräusch in dB(A)	10	4	6	3	6	5	4	5	6	7	6	5
Rollwiderstand	20	13	17	14	16	18	16	14	14	16	14	13
ca. Preis für 4 Reifen in Euro		400	406	516	556	506	504	516	496	494	550	526
Bewertung Preis	20	12	12	7	6	8	8	7	8	8	6	7
Kapitelwertung	**50**	**29**	**35**	**24**	**28**	**31**	**28**	**26**	**28**	**31**	**26**	**25**
GESAMTBEWERTUNG												
Gesamtpunktzahl	**190**	**119**	**118**	**128**	**143**	**134**	**131**	**113**	**111**	**126**	**134**	**122**
PLATZIERUNG		8	9	5	1	2	4	10	11	6	2	7
BEWERTUNG		empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	sehr empfehlenswert	sehr empfehlenswert	sehr empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	sehr empfehlenswert	empfehlenswert

ACE TEST Testsieger

*JS-TT_Sommerreifen_AK.indd 10-11 12.02.14 10:32