
Sommerreifentest: Breit und gut?

Der Trend zu größeren Reifen hält an. Nicht zuletzt, weil die Autos immer größer und schwerer werden. Selbst bei Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Mittelklasseautos mit Verbrennungsmotor ist die Entwicklung seit Jahren zu beobachten. Können die beliebten Breitreifen in Sachen Sicherheit mithalten? Dieser Frage gingen die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTU), der Auto Club Europa (ACE) und der Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreich (ARBO) in einem Sommerreifentest nach. Geprüft wurden zehn Premium- und Qualitätsreifen der Dimension 225/45 R18 für die Mittelklasse.

2003 wog ein Mercedes-Benz C 220 CDI mit Automatikgetriebe leer noch unter 1,5 Tonnen. Ein aktueller C 220 d bringt inzwischen rund 1.755 Kilogramm auf die Waage. Das verlangt für viele Autofahrende geradezu nach größeren Reifen. Vor allem, wenn das Größer nicht nur höher bedeutet, sondern auch breiter, denn das ist für viele Fahrzeugbesitzer immer noch eine Herzenssache. Dennoch sprechen viele Gründe auch für kleinere und damit auch meist günstigere Reifen. Neben den oft niedrigeren Anschaffungskosten haben diese einen geringeren Rollwiderstand und sind weniger anfällig für Aquaplaning.

Doch auch Breitreifen haben ihre Stärken. Denn breiter bedeutet bei entsprechend gutem Profil auf trockener Straße in der Regel kürzere Bremswege und mehr Bodenhaftung, auch in Kurven. Damit bieten sie auf trockenem Untergrund häufig mehr Fahrstabilität als schmalere Pneu's, vor allem bei höheren Geschwindigkeiten. Auch lassen sich Breitreifen gegenüber schmalen Reifen meist präziser lenken.

Generell hängt das Reifenverhalten nicht nur vom fahrerischen Können ab, sondern auch von der Profilbeschaffenheit und der allgemeinen Reifenqualität. Bei Nässe trennt sich die Spreu vom Weizen. Wenn beispielsweise in einer engen, nassen Kurve das Lenkgefühl nachlässt, sollte der Fahrer sofort merken, wenn der Reifen zu rutschen beginnt. Sommer- haben gegenüber den Winterreifen eine wesentlich härtere Gummimischung, damit sie auf Teer und Asphalt gut greifen. Und sie haben breitere Rillen, um mit Wasser auf der Straße besser zurechtzukommen. Die breiten Längsrillen leiten Wasser zur Seite, damit die Reifen nicht so rasch auf einem Wasserfilm aufschwimmen. Tendenziell steigt bei vielen breiteren Reifen dennoch die Aquaplaning-Gefahr, da der Reifen trotz passendem Profil dem Wasser mehr Angriffsfläche bietet.

Der Belag des Handling-Nasskurses auf dem Contidrom war beim Test neu asphaltiert und bot somit höhere Reibwerte als üblich. Daher liegen einzelne Reifen bei Nässe vermutlich marginal dichter beieinander, als das bei einer Strecke mit einem über längere Zeit eingefahrenen Belag der Fall gewesen wäre, betont die GTU. An der Ausrichtung des Testfelds ändert das aber nichts.

Die besten Reifen in der Disziplin „Nassbremsen“ waren der Hankook Ventus S1 evo3 (Bremsweg: 30,2 Meter), der Continental Premium Contact 7 (30,5 Meter) und der Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 (30,6 Meter). Bei der subjektiven Handlungseinschätzung im Grenzbereich schnitten der Goodyear und der Continental sowie der Bridgestone Potenza Sport am besten ab. Sie überzeugten mit dem besten Grip bei Nässe und der stabilsten Seitenführung im Testfeld. Auch bei der Beschleunigung aus der Kurve heraus zeigten sie ein stabiles Fahrverhalten mit sehr guter Bodenhaftung. Der Reifen von Goodyear fiel hier insgesamt noch einmal durch sein Lenkverhalten besonders positiv auf.

Der Aquaplaning-Test erfolgte im Geradeauslauf auf einer mit einem neun Millimeter hohen Wasserfilm bedeckten Fahrbahn. Es dominierten die Reifen von Kumho, Continental und Michelin. Besonders negativ fiel hier kein Reifen auf. Beim Aquaplaning quer lag der von Michelin ganz vorne, dicht gefolgt vom Kumho. Unter dem Strich gab es beim Nasstest keine großen Ausreißer, sondern ein insgesamt gutes Gesamtniveau, auch wenn der Hankook beim Aquaplaning quer minimal schwächelte. Als Sieger der Kategorie „nass“ konnte der Conti trumpfen. Mit nur einem Punkt Abstand folgen Goodyear und Michelin.

Beim Bremsen auf trockener Fahrbahn lag das Testfeld wieder relativ dicht beieinander. Den kürzesten Bremsweg aus 100 km/h lieferten hier der Goodyear und der Continental (beide 34,3 Meter). Den längsten Bremsweg hatte der Kumho Ecsta PS71 (36,3 Meter). Beim Handling überzeugten die Tester hier die Reifen von Bridgestone, Continental, Pirelli und Goodyear mit bester Kurvenfestigkeit und Stabilität. Hier fiel der Goodyear wieder mit besonders präzisiertem Lenkverhalten auf. Er ist auch der Sieger der Kategorie „trocken“.

Fazit der Tester: Einen schlechten Reifen bei Nässe hat der Test nicht ermittelt. Gesamtsieger war der Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 mit hervorragender Leistung. Ob Breitreifen oder schmalere Pneu – die Entscheidung ist letztendlich auch eine Frage der eigenen Philosophie. Das Einfahren eines neuen Reifens hilft jedenfalls immer, damit das Profil seine Eigenschaften voll entfalten kann. (aum)

Bilder zum Artikel



GTÜ-Sommerreifentest 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GTÜ



GTÜ-Sommerreifentest 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GTÜ



GTÜ-Sommerreifentest 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GTÜ



GTÜ-Sommerreifentest 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GTÜ



GTÜ-Sommerreifentest 2023.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GTÜ
