



Michelin-Testgelände im französischen Fontange: Die fünf Reifengrößen wurden auf dem Kia Ceed 1.6 CRDi gefahren

Eine Frage der Größe

Sind breitere Reifen nicht nur teurer, sondern auch besser als die schmale Standardausrüstung?

Wir haben fünf unterschiedliche Reifendimensionen mit einem Kia Ceed beispielhaft getestet

Darf's ein bisschen mehr sein? Gerne, antworten viele Neuwagenkäufer und bestellen die Breitreifen mit den größeren Felgen beim freundlichen Händler gleich mit. Macht locker schon mal 2000 Euro Aufpreis, aber: Es sieht halt einfach stark aus.

Aus technischer Sicht versprechen Breitreifen ein optimiertes Fahrverhalten. Ob dies tatsächlich so ist, haben der ADAC und der ÖAMTC exemplarisch mit einem Kia Ceed getestet. Die Vorteile des Kia sind sein ausgewogenes Fahrwerk und das weite Spektrum an freigegebenen Reifengrößen vom 15-Zöller mit einer Breite von 185 mm bis zum 17-Zöller mit 225 mm (s. Tabelle). Auch im Test: eine 18-Zoll-Tuningdimension, die dank einer Unbedenklichkeitsbescheinigung ebenfalls gefahren werden darf. Alle Testreifen waren vom Hersteller Michelin, der beim Ceed auch Erstausrüster ist.

Für alle Umrüstreifen gilt: Ihr Abrollumfang darf sich gegenüber der Serienbereifung nur minimal ändern, da sonst Regelsysteme wie ABS oder ESP

nicht mehr funktionieren. Wird der Reifen deutlich breiter, muss die Seitenwand flacher sein, damit der Pneu nicht zu groß ist – und umso größer wird zwangsläufig die Felge im Durchmesser.

Auf trockener Fahrbahn trifft die Formel »Je breiter, desto mehr Grip« uneingeschränkt zu: Aufgrund der geringeren Flankenhöhe wird der Reifen steifer und das Handling verbessert sich spürbar. Mit wachsender Breite verringert sich auch der Bremsweg aus 100 km/h deutlich: Der kleine

185er-Reifen kommt nach 41 Metern mehr als fünf Meter später zum Stehen als der 225 mm breite 18-Zöller (35,8 m).

Auch auf Nässe dominieren ganz klar die breitesten Reifen – solange die Mikroverzahnung des Reifengummis mit der Straße greift. Da mit jedem Zentimeter mehr Breite aber auch mehr Wasser verdrängt werden muss, schwimmen die Breitreifen beim gefährlichen Aquaplaning wesentlich früher auf: der 225er auf der Geraden schon bei 69 km/h, der 185er erst bei 80 km/h.

Weitere Nachteile der steiferen Breitreifen: der mangelnde Komfort, lautere Abrollgeräusche und ein höherer Rollwiderstand, weil sich beim Fahren auch der Luftwiderstand erhöht – bei 30 mm Zuwachs um etwa sechs Prozent.

Fazit: Breitere Reifen bieten die besseren Fahreigenschaften – mit Einbußen beim Komfort und der Wirtschaftlichkeit. Und wenn Aquaplaning droht: Lieber mal früher den Fuß vom Gas!

THOMAS KROHER

Folge 4: Reifenpannen

Spezialreifentest Sommer 2007: Dimensionenvergleich

ADAC					
Dimension	185/65 R15 T	195/65 R15 H	205/55 R16 V	225/45 R17 V	225/40 R18 Y
Reifenmodell	Michelin Energy E3A	Michelin Energy E3A	Michelin Primacy HP	Michelin Pilot Exalto PE2	Michelin Pilot Sport PS2
Nässe (Bremsen, Handling, Kreis)	e	o	+	++	++
Aquaplaning (längs, quer)	++	++	+	+	e
Trockene Fahrbahn (Bremsen, Handling)	e	o	+	+	++
Komfort (Federung)	++	+	+	o	e
Geräusch (innen, außen)	++	+	++	o	e
Rollwiderstand	+	+	o	e	e

++ sehr gut + gut o zufriedenstellend e ausreichend - mangelhaft