

Finalmente dalle riviste tedesche arriva un test sui pneumatici un po' diverso dal solito. Nel numero in edicola di Auto Bild è stata infatti pubblicata una prova di confronto tra cinque pneumatici della stessa marca, Vredestein, montati sulla stessa auto, una BMW serie 5, ma di diverse dimensioni, dai 17 ai 21 pollici. Lo scopo? Scoprire con quale misura le prestazioni dell'auto sono migliori.

La marca scelta è dunque **Vredestein**, le dimensioni sono invece cinque, a partire dai 17 pollici fino ai 21, testate su tre diversi modelli: **Ultrac Satin** nella misura più piccola 225/55 R17 101W, **Ultrac Vorti** nelle tre dimensioni centrali 245/45 ZR18 100Y, 245/40 ZR19 98Y e 245/35 ZR20 95Y e **Ultrac Vorti R** nel formato più grande del test 265/30 ZR21 96Y.

TEST & TECHNIK

GRÖßER, BREITER, BESSER?

Dicke Reifen sehen schick aus, können das Fahrverhalten des Autos aber entscheidend verändern. Leider nicht immer zum Vorteil, wie unser **Test mit fünf Dimensionen** zeigt

URSPRÜNGLICH war es eine reine Tuningmaßnahme. Mit breiten Schläppern sollten heulende Sportwagen noch rasanter durch die Kurven preschen. Vor allem Freunde des Motorsports begeisterten sich dafür. Dann kamen die Opel-Mantafans und BMW-Dreier-Piloten, die zu Rallyestreifen, Zusatzschonstreifen und Fuchschweifans an der Antenne auch noch breite Gummis aufzogen. Und so auf sich aufmerksam machen wollten.

Heutzutage fährt kaum noch ein Fahrzeug auf der serienmäßigen Standardbereifung. Rad-Reifen-Kombinationen mit fast schon unarztmäßig ansteigenden Maßen sind für viele Autofahrer zum Statussymbol geworden.

Zudem verlangt die Technik moderner PKW nach immer größeren Rädern. „Die Autos werden immer schwerer und haben mehr Dampf unter der Haube“, sagt Tjerd Boeljeck, leitender Testingenieur des Reifenherstellers Apollo-Vredestein, „um trotzdem sicher um die Kurve zu kommen, brauchen sie einfach eine größere Auflagefläche.“

Den größten Einfluss haben die Wahl der entsprechenden Felgenreifen auf das Fahrverhalten. Mit wachsendem Felgendurchmesser muss die Flankenhöhe des Reifens zwangsläufig abnehmen, um den vorgegebenen Abrollumfang sicher zu halten. Kurz gesagt: je größer die Felge, desto flacher der Reifen. Genau dieses Verhältnis entscheidet letztlich über Komfort und Spieldynamik.

19, 20, oder 21 Zoll: Die Felgenreife bestimmt über den Härtegrad

Lesen Sie auf den Seiten, welche Radgröße was bringt

Bei unserem Testwagen, einem BMW 5er, stehen allein wöchentlich vier verschiedene große Felgen zur Auswahl, das Angebot im Zubehörhandel bietet viele weitere Optionen. Doch aufgepasst, bei der Aufstockung der Felgenreife sollte nicht übertrieben werden, so kommt und knirscht wie auf den Standardreifen wird es nie wieder.

Unabhängig bereitet auch das Kostenkapitel. Die großen Räder können richtig ins Geld gehen, zudem steigt der Spritverbrauch um bis zu einem Liter.

Das kann einem die optische Frischluftkultur für das Auto allerdings durchaus wert sein. Als Gegenleistung erwarten uns im Idealfall eine verbesserte Fahrdynamik, ein knackiges Lenkverhalten und jede Menge unbeschalteter Fahrspaß.

RUNDUM-REIFEN-WISSEN

Auf der Seitenwand des Reifens finden sich neben dem Markennamen wichtige Informationen zur Größe, Breite und zum Querschnittsverhältnis (Gard). Dem Felgendurchmesser finden Sie unter Punkt B.

A Reifendruck in Millibars **B** Produktionszeit Vor Ziffern am Ende der DOT-Nummer. Sie wachsende zwei geben die Produktionswoche an, die Nummer zwei das Jahr. Neureifen sollten beim Kauf nicht über ein Jahr alt sein. **C** Verhältnis von Reifenbreite zu Reifendruck in Prozent, in diesem Fall also 95 Prozent von 205 mm = 175 mm. **D** E-Kennwert „E“ oder „F“ das Lastenverkehrsvermögen des ECE-Profisches. Damit erfüllt der Reifen europäische Normen. Das „F“ steht zum Beispiel für die Niederlande. **E** Reifentyp „R“ steht für Radialreifen. **F** Felgendurchmesser im Zoll, ein Zoll entspricht 25,4 mm. **G** Laufflächen-Längsprofil. Das ist, welche Last der Reifen maximal verträgt. 1.151 steht für 655 Kilogramm. **H** Geschwindigkeitssymbol. **I** Querschnitt. **J** Schnitt für die Höchstgeschwindigkeit des Reifens (V = 240 km/h, W = 270 km/h, Y = 300 km/h).

Il risultato finale test dimostra che **non necessariamente gomme con diametro grande performano meglio di quelle più piccole**. Se, ad esempio, è vero che la distanza di arresto in frenata (a una velocità di 100 km/h) con i cerchi da 17 pollici è di 37,1 metri, mentre con le gomme da 21" si riduce a 35,4 metri, diverso è il risultato nella prova di aquaplaning. Secondo le analisi di Auto Bild infatti la BMW ha iniziato a pattinare a 64,8

km/h con le gomme da 21" e solo a 76,9 km/h con quelle da 17".

Un correlazione direttamente proporzionale e inequivocabile tra le dimensioni del pneumatico e le prestazioni i tester l'anno trovata solo nell'**handling su asciutto**. In questo caso, infatti, maggiore è il raggio della gomma, maggiore è la velocità media raggiunta in pista. In tutte le altre discipline di prova, tuttavia, i risultati non sono necessariamente correlati alla dimensione dei pneumatici. *"Quando si aumentano le dimensioni del cerchio non si deve esagerare, non sarà mai così comodo e silenzioso come dei pneumatici standard"*, scrive AutoBild, parlando del **comfort** di marcia dei pneumatici concorrenti.

Parlando poi di **costi**, la rivista tedesca mette in guardia, perché *"grandi gomme possono significare anche davvero tanti soldi"*. Per costi Auto Bild non si riferisce solo al prezzo da pagare per l'**acquisto** delle gomme, che può andare da 930 euro per un set da 17 pollici fino a 2.360 euro per quattro gomme da 21", ma anche di quanto la dimensione influisce nel **consumo di carburante**. Il coefficiente di resistenza al rotolamento più basso - e quindi migliore - è stato registrato infatti per il modello da 17 pollici con 8,3 chilogrammi per tonnellata, mentre il più alto per il 20 pollici, con ben 10,1 chilogrammi per tonnellata. Secondo Auto Bild, il consumo di carburante della BMW serie 5 con pneumatici da 20 pollici è di 9,4 litri per 100 chilometri, superiore addirittura di un litro rispetto a quelli da 17 pollici (8,3 litri per 100 chilometri).

Auto Bild-Test di confronto dimensioni

Pneumatici Vredestein di diversi modelli e dimensioni¹
Auto del test: BMW Serie 5

	Dimensioni	Punteggio ²			TOTALE
		bagnato	asciutto	costi	
1	18 pollici	2+	2	2	2+
2	19 pollici	2	2+	2-	2
	20 pollici	2+	2+	3+	
4	17 pollici	2-	2-	1-	2-
	21 pollici	2	2+	3	

¹ Ultrac Satin (225/55 R17 101W) – Ultrac Vorti (245/45 ZR18 100Y, 245/40 ZR19 98Y, 245/35 ZR20 95Y) – Ultrac Vorti R (265/30 ZR21 96Y)

² Punteggio da 1 = 'molto buono' fino a 6 = 'insufficiente'
Colori: Punteggio sopra/sotto la media

Fonte: Auto Bild

Ha comunque senso prendere in considerazione i pneumatici più grandi e più larghi, soprattutto perché, oltre a migliorare l'aspetto e il design dell'auto, possono offrire anche una migliore dinamica di guida, un comportamento di sterzata più preciso e maggior piacere di guida. *“In ogni caso, la scelta di un pneumatico non è automaticamente migliore se il diametro è maggiore”*, conclude Auto Bild. *“Per una guida e sicurezza ideali, la misura del pneumatico non dovrebbe mai essere troppo distante dalle dimensioni standard previste dal primo equipaggiamento”*.

Il vincitore del test? La versione da 18 pollici, che risulta essere il miglior compromesso tra i cinque pneumatici competitor.

© riproduzione riservata pubblicato il 19 / 05 / 2020