

Bei Reifen haben Stromer eigene Ansprüche

Aufgrund von Steuervorteilen und einer neu eingeführten Kaufprämie werden Elektroautos immer beliebter. Bis Ende letzten Jahres (2019) wurden über 63.000 neue Stromer angemeldet und zugelassen. Als Folge ändern sich auch die geforderten Komponenten im Reifenmarkt.

Die Anforderungen eines Elektroautos an die Gummimischung unterscheiden sich mitunter von denen eines Verbrenners deutlich. Neben der Reichweite spielt auch der Bremsweg bei Nässe eine entscheidende Rolle.

Die neue Reifenform „Tall and Narrow“:

„Tall and narrow“, zu Deutsch: Hoch und schlank. Beim BMW i3 und dem Mitsubishi i-MiEV kommt diese Variante zum Einsatz. Dieser Reifen wurde speziell entwickelt, um neben dem Rollwiderstand auch den Luftwiderstand zu reduzieren.

Normalerweise sind Elektroautos ausgelegt auf 205er Reifen. Durch die schmale und etwas höhere Form können noch einmal 2-3% an Energie eingespart werden. Die Reichweite der Fahrzeuge wird dadurch erhöht.

Um Fahrzeuge insgesamt energieeffizienter zu machen, nutzen auch andere Hersteller diese neue Reifenklasse. Renault montiert sie zum Beispiel am Scénic.

Vor- und Nachteile zu bereits bestehenden Reifen

Die hohen und schlanken Reifen für E-Autos sind sparsamer und können dank hohem Flächendruck auch bei Aquaplaning punkten. Dafür leiden Bremsweg, Fahrverhalten in Kurven und der Grip deutlich unter den Schmalreifen. Mit diesen Reifen ausgestattete Fahrzeuge profitieren von einem Reichweiten-Gewinn. Für die meisten Stromer sind sie allerdings nicht zugelassen. Es bleibt abzuwarten, ob sich dieser Reifentyp in Zukunft durchsetzen kann.

Ökolabel – eine Frage der Reichweite

Das EU-Reifenlabel kategorisiert Reifen und deren Beschaffenheit und ist aus dem Reifenhandel nicht mehr wegzudenken. Während bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auch „schlechtere“ Labelwerte verkraften lassen, reduziert ein höherer Rollwiderstand die Reichweite bei den E-Fahrzeugen. Im Gegensatz dazu, ist ein schlechtes Nassbremsverhalten eine potentielle Gefahrenquelle. Hersteller entwickeln für die Anforderungen ihrer E-Fahrzeuge Konzepte für den Fahrkomfort. Wer den auch so wahrnehmen möchte, darf bei den Reifen für seinen Stromer keine falschen Kompromisse eingehen.

Das höchste Qualitätseinstufung für Stromer-Reifen ist AA. Damit ausgezeichnet

sind zum Beispiel:

- Conti EcoContact6
- Nokian eLine 2
- Pirelli Cinturato P7 Blue

Beim Kauf von Reifen ist vorher detailliert darauf zu achten, das nicht immer das gleiche Label für alle Reifengrößen einer Sorte gilt. Bei Rollwiderstand und Nasshaftung bedeutet jede Abstufung in der Labelklasse ein Unterschied von 0,1 Liter Sprit pro 100 km und 4,5 Meter mehr Bremsweg. Letzteres entscheidet im Ernstfall über Blech- oder Totalschaden.

Neues EU-Label ab 2021

Seit 2012 ist das aktuelle Reifenlabel fest im Markt etabliert. Für kommendes Jahr jedoch ist eine Reformierung geplant. Es geht darum, die Verbraucher noch besser zu informieren und Verbrauchswerte, Laufleistungen und Umweltwerte noch genauer zu beschreiben. Zusätzlich soll das Label im Design modernisiert werden.

Wie definieren sich die Unterschiede?

Rollwiderstandsoptimierte Reifen haben meist eine geringe Profiltiefe, als andere Reifen. Je niedriger das Profil ist, desto weniger Material kann „walken“ und dabei Verlustwärme produzieren – viele Eco-Reifen sind im Durchschnitt fast ein Kilo leichter. Gleichzeitig sinken auch die rotierenden Massen am Fahrzeug, durch das reduzierte Gewicht. Außerdem wird eine härtere Gummimischung verwendet, die leichter abläuft und so weniger Energie verwendet. Der Nachteil daran: Die Reifen haben einen längeren Bremsweg und weniger Grip, als Reifen mit einer weicheren Mischung.

WDK- konform montieren

Wer UHP- oder [Runflatreifen](#) montieren möchte, muss mittels einer WDK zertifizierten Maschine und entsprechend geschultem Personal arbeiten. Da diese Reifen auch bei E-Fahrzeugen benutzt werden, sollte man etwaiger Haftungsansprüche wegen, die entsprechenden Maßnahmen treffen und auf eine fachgerechte Montage achten – auch wenn dazu noch keine gesetzlichen Auflagen bestehen.

Auf der Webseite des WDKs sind alle aktuell zertifizierten Maschinen hinterlegt, entsprechende Schulungen bieten zahlreiche Teilnehmer am Markt an, vom Handel bis zu Prüf- und Weiterbildungsorganisationen.

Hochvoltschein am Rad

Für das Arbeiten an Hybrid- oder Elektrofahrzeugen um die Räder oder Reifen wechseln können, bedarf es einer dementsprechenden Qualifizierung. Einer Studie der Initiative „Qualität ist Mehrwert“ nach, haben bislang nur 59% der Werkstätten und Reifenhändler eine solche Befähigung.

Der Bereich E-Mobilität nimmt stetig an Bedeutung zu. Werkstätten, die sich weiterbilden und in diese Sparte der Leistungsangebote als Vorreiter agieren, haben einen deutlichen Vorsprung gegenüber Wettbewerbern.

Wichtig:

Um an einem Hybrid- oder Elektroauto einen Räder- oder Reifenwechsel offiziell durchführen zu dürfen, bedarf es der Hochvolt-Qualifizierung Stufe 1 „elektrotechnisch unterwiesene Person“. Solche Schulungen werden zum Beispiel von unserem Partner [ZF Aftermarket](#) angeboten. Nähere Informationen finden Sie in den umfangreichen Schulungsangeboten unserer Partner.