

## Vorteile für ARCD-Mitglieder

In bundesweit rund 80 Niederlassungen des ARCD-Vorteilspartners DRIVER erhalten Clubmitglieder attraktive Rabatte.

Nachlass gibt es sowohl beim Kauf neuer Reifen als auch auf Werkstattleistungen wie etwa Reifenwechsel, Wartung und Inspektion. Detaillierte Informationen und die Liste der teilnehmenden Niederlassungen finden Sie unter [www.arcd.de/driver](http://www.arcd.de/driver).



Klassische Sommerreifen müssen nicht immer sportlich geprägt sein. Der ARCD-Partner AUTO ZEITUNG hat neun aktuelle Profile für den Alltagsbetrieb getestet, die mit Komfort, Energieeffizienz und Sicherheitspunkten wollen. Welche Pneu können überzeugen?

Von Martin Urbanke

**H**aben Sie in diesem Jahr schon die Räder an Ihrem Auto gewechselt?

Wenn die Temperaturen steigen und wir nicht mehr mit verschneiten oder eisglatten Straßen rechnen müssen, schlägt die Stunde der Sommerreifen. Doch selbst wer einen sportlich angehauchten Kompakten wie den BMW 1er fährt, muss deshalb nicht zwangsläufig die dynamischen, aber häufig auch teureren UHP-Profilen (UHP: Ultra High Performance) kaufen. Pneu aus dem Touring-Segment bieten meist nicht die günstigeren Alternativen, sondern verschieben den Fokus mehr oder weniger deutlich in Richtung Komfort und Energieeffizienz. Reifen wie der Bridgestone Turanza 6 Enliten rücken einen günstigen Rollwiderstand stärker ins Zentrum, wohingegen der Continental PremiumContact7 eher auf Performance zielt, was sich bereits an den jeweiligen Label-Klassen erkennen lässt. Doch diese Angaben können durchaus trügerisch sein, wie

### Vergleichbarkeit bietet nur der Test

Das liegt daran, dass die Label-Klassen nicht im direkten Vergleich der Produkte zueinander vergeben werden. So kann es sein, dass manche Hersteller für die Label-Einstufung das Äußerste herauskitzeln, während andere – so wie im Fall des Michelin – untertreiben. Eine echte Vergleichbarkeit bietet darum nur ein unabhängiger Reifentest, der die verschiedenen Sommerreifen unter gleichen Voraussetzungen

man anhand des Michelin Primacy 4+ sieht: Der ist nämlich viel besser im Rollwiderstand, als sein C-Label vermuten lässt.

gegenüberstellt und bewertet. In unserem Test treten neben den schon genannten Profilen von Bridgestone, Continental und Michelin auch die etablierten Allrounder Pirelli P7 Cinturato und Vredestein Ultrac an. Ganz neu im Angebot ist der Firestone Roadhawk 2, der ebenfalls auf die Enliten-Leichtbautechnologie des Bridgestone-Konzerns setzt. Schon länger am Markt sind hingegen der Falken ZIEX ZE310 Ecorun sowie der Maxxis Premittra 5, die zu günstigen Preisen gehandelt werden. Gleiches gilt für den Hankook Ventus S1 evo<sup>3</sup>, der ähnlich wie der Continental auf der Grenze zum UHP-Segment steht, seinen Schwerpunkt aber auf

Komfort statt Dynamik legt und im Ersatzgeschäft den bisherigen Hankook Prime 4 als Touring-Produkt ablösen wird. Ein sehr unterschiedliches Testfeld also, das sich jedoch als überraschend homogen erweist.

Zwar kann sich der Continental PremiumContact7 mit seiner eher auf Performance ausgerichteten Konstruktion klar an die Spitze des Feldes setzen, wird aber dem Anspruch als Energie-Sparer nur bedingt gerecht. Fahrsicherheit und Komfort sind jedoch über jeden Zweifel erhaben. Auf Rang zwei folgt mit etwas Abstand der Pirelli P7 Cinturato, der immerhin ein durchschnittliches Rollwiderstands-Ergebnis er-

zielt und sich ansonsten ebenfalls mit seinen starken Leistungen in den dynamischen Disziplinen durchsetzt. Wer indes einen herausragend komfortablen Pneu wünscht, sollte woanders suchen. Dritter wird der Hankook Ventus S1 evo<sup>3</sup>, dessen hohes Grippotenzial und Ausgewogenheit in den Nässe- und Trockendisziplinen seinen recht hohen Rollwiderstand aufwiegen. Dicht dahinter folgen mit dem Vredestein und dem Firestone aber zwei Profile, die im Ergebnis nur ein Punkt trennt. Der Ultrac ist auf Nässe etwas schwächer, im Trockenen hingegen noch eine Spur besser und beinahe genauso gut im Rollwiderstand, während der Road-

hawk 2 mit Ausgewogenheit und Effizienz gefällt. Die übrigen Kandidaten sortieren sich zwar mit einem gewissen Abstand dahinter ein, liegen untereinander allerdings auch wieder jeweils nur einen Punkt auseinander. Das hat es so auch noch nicht gegeben. Zugleich zeigt dieses Ergebnis, wie hoch die Leistungsdichte der Produkte inzwischen geworden ist. Bridgestone und Michelin eignen sich als ausgewiesene Energie-Sparer, die dabei helfen, den Verbrauch zu senken und – besonders wichtig für elektrische Antriebe – die Reichweite zu steigern. Falken und Maxxis können in diesem Umfeld zwar nirgends wirklich glänzen, absolvieren

# Vorfahrt für Sicherheit

## Neun Sommerreifen im Härtetest

**Kreisfahrt:** Diese im frontgetriebenen BMW 120i absolvierte Disziplin gibt Aufschluss über Gripniveau und Lenkpräzision.

**Bremsen:** Bei maximaler Verzögerung sind optimale Haftung und stabile Profilstrukturen ausschlaggebende Faktoren, um einen kurzen Bremsweg zu realisieren.

**Handling:** Auch bei Touring-Reifen ist das dynamische Potenzial ein wichtiges Kriterium, das die Sicherheitsreserven auslotet.

aber alle sicherheitsrelevanten Prüfungen, ohne negativ hervorstechen.

### Insgesamt hohes Sicherheitsniveau

Es ist vielmehr so, dass fast sämtliche Profile in diesem Test in den kritischen Testdisziplinen Aquaplaning, Bremsen und Fahrsicherheit ungewöhnlich nah beieinander liegen. Besonders im Aquaplaning rücken die Rivalen sehr dicht zusammen, unangenehme Ausreißer gibt es keine. Selbst der schwächste Reifen im Test schützt gut vor dem gefürchteten Aufschwimmen in tiefen Pfützen oder regenwassergefüllten Spurrinnen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h liegen im Trockenen lediglich rund zwei Meter zwischen dem Schlechtesten (Bridgestone) und dem Besten (Continental), was einer noch tolerablen Restgeschwindigkeit von gut 20 km/h entspricht. Auf Nässe jedoch wächst die Distanz vom Continental (Beste) zum Michelin (Schlechteste) auf 5,1 Meter. Das ist mehr als eine Fahrzeuglänge und

### So testen wir

**1 DOKUMENTATION** Unterstützt von modernstem Mess-Equipment werden sämtliche Testläufe minutiös dokumentiert und im Anschluss analysiert. Bei den Aquaplaning-Versuchen etwa wäre es sonst gar nicht möglich, eine wirklich aussagekräftige Wertung zu erstellen. Auch bei Disziplinen wie Slalom und Kreisfahrt liegen die Unterschiede teilweise im Bereich von Zehntel- oder sogar Hundertstelsekunden.

**2 TESTGELÄNDE** Um die aufwendigen Testreihen reproduzierbar durchzuführen, benötigt man eine geeignete Teststrecke. Wir sind für diesen Reifentest in die Nähe Roms gereist, wo Bridgestone das EUPG (European Proving Grounds) unterhält, das vom Hochgeschwindigkeitsoval bis zur Rüttelbahn alle erforderlichen Pisten auf international anerkanntem Standard bereithält. Erst die künstlich bewässerten Strecken ermöglichen vergleichbare Bedingungen und eine faire Beurteilung der Reifen. Gleiches gilt für die trockenen Streckenteile.

**3 ERFAHRUNG** Trotz aller Messelektronik ist die subjektive Bewertung durch die routinierten Testfahrer durch nichts zu ersetzen. Kriterien wie die Vorhersehbarkeit der Reaktionen oder der Beherrschbarkeit eines Reifens am Limit kann man nur mithilfe eines geschulten „Popometers“ korrekt einstufen.

**4 NACHTEST** Um zu gewährleisten, dass die von uns getesteten Produkte der Spezifikation entsprechen, die der Kunde im Handel erhält, unterziehen wir die Probanden stichprobenartigen Nachtests.



Newcomer



Mit dem Nachfolger des ZE310 Ecorun scheint Falken ein großer Wurf gelungen zu sein. Bei ersten Tests mit Vorserienreifen des **Falken ZIEX ZE320** konnte der Newcomer in allen Belangen deutlich zulegen und insgesamt eine sehr starke Performance erzielen. Auch wenn der Beiname „Ecorun“ entfällt, sinkt der Rollwiderstand spürbar. Der Marktstart des 320 erfolgt sukzessive ab April bis Juni.

entspricht einer Restgeschwindigkeit von über 30 km/h – Ähnliches gilt für den Vredestein. Auf der anderen Seite verdeutlichen die Bremswerte die große Herausforderung, vor der die Reifenentwickler stehen: Denn besonders bei Nässe definieren maximaler Grip für eine optimale Verzögerung und ein möglichst niedriger Rollwiderstand entgegengesetzte Zielsetzungen. Das lässt sich auch bei Langlebigkeit und Rollwiderstand erkennen: Bei Continental hat man sich zugunsten der Haftung entschieden und Abstriche im Rollwiderstand toleriert, Bridgestone und Michelin hingegen nehmen Kompromisse in der dynamischen Performance in Kauf, um eine optimale Energieeffizienz zu erzielen. Wer diese beiden Anforderungen möglichst nah zusammenbringt, verbucht gegenüber den Wettbewerbern einen technologischen Vorteil. Wie weit das Pen-

**Komfort: Vergleichsfahrten über definierte Schlechtwege-Pisten zeigen selbst kleine Unterschiede im Abrollkomfort und in der Geräuschentwicklung der getesteten Pneu auf.**



**Nass-Bremsen: Der Notstopp auf Nässe ist ein wichtiger Sicherheitsaspekt.**

**Aquaplaning: Raddrehzahlsensoren erkennen haargenau, bei welcher Geschwindigkeit der Pneu im sieben Millimeter tiefen Wasserbecken aufschwimmt.**



del jedoch in Richtung Grip oder Sparsamkeit ausschlägt, ist meist eine Entscheidung der Firmen-Philosophie. An dieser Stelle ist der Kunde gefordert, sich die für seine Bedürfnisse und Fahrweise „richtigen“ Reifen herauszupicken. Unser Test gibt dabei eine wertvolle Hilfestellung und sichert die Vergleichbarkeit der Produkte untereinander. Die detaillierte Bewertung mit allen Stärken und Schwächen sämtlicher Profile finden Sie in der Ergebnis-Tabelle rechts. Und auch wenn wir diesen Test erst vor wenigen Wochen in der warmen Sonne Italiens produziert haben, um möglichst aktuell zu testen, läuft die Entwicklungsarbeit der Hersteller fleißig weiter: So stand uns der Nachfolger des Falken-Profils bereits für erste Tests zur Verfügung (siehe Kästen „Newcomer“ oben links), während der in Details modifizierte Hankook nicht mehr rechtzeitig zum Testtermin erhältlich war. Es geht also stetig weiter, und die Kunden profitieren von permanenter Optimierung. Das ist richtig und wichtig, denn die Reifen bilden nun einmal die einzige Verbindung des Autos zur Straße. Folglich fährt es nur so gut wie die darunter montierten Pneu.

**Test-Ergebnisse: 225/45 R17**

**Marke**  
**Typ**  
**Last-/Geschwindigkeits-Index**  
**EU-Label<sup>1</sup>**  
**Gewicht**  
**Preis<sup>2</sup>**

Marke	Typ	Last-/Geschwindigkeits-Index	EU-Label <sup>1</sup>	Gewicht	Preis <sup>2</sup>
<b>Continental</b>	PremiumContact7	94Y XL	C/A/72	9,38 kg	425 Euro
<b>Pirelli</b>	P7 Cinturato (P7C2)	94Y XL	B/A/70	8,94 kg	455 Euro
<b>Hankook</b>	K127 Ventus S1 evo <sup>3</sup>	94Y XL	C/A/72	9,84 kg	375 Euro
<b>Vredestein</b>	Ultrac	94Y XL	C/A/69	8,96 kg	395 Euro
<b>Firestone</b>	Roadhawk 2 Enliten	94Y XL	B/A/71	9,14 kg	385 Euro
<b>Falken</b>	ZIEX ZE310 Ecorun	94W XL	D/A/69	9,78 kg	375 Euro
<b>Michelin</b>	Primacy 4+	94W XL	C/A/70	9,02 kg	500 Euro
<b>Maxxis</b>	HP-5 Premitra 5	94W XL	D/A/70	8,96 kg	325 Euro
<b>Bridgestone</b>	Turanza 6 Enliten	94Y XL	B/A/70	9,26 kg	435 Euro

NASS		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte													
Aquaplaning, längs	25	82,3 km/h	23	81,4 km/h	22	79,4 km/h	20	79,3 km/h	20	84,2 km/h	25	79,2 km/h	20	81,9 km/h	22	83,2 km/h	24	78,6 km/h	19						
Aquaplaning, quer	10	-	9	-	8	-	7	-	9	-	8	-	10	-	8	-	10	-	9						
Bremsen, 100-0 km/h	40	39,5 m	40	41,9 m	33	40,9 m	36	44,1 m	26	43,1 m	29	43,2 m	28	44,6 m	24	43,3 m	28	43,2 m	28						
Fahrsicherheit	45	-	43	-	40	-	36	-	33	-	33	-	23	-	24	-	21	-	25						
Handling (1,71 km), Zeit	20	1:17,7 min	20	1:18,2 min	19	1:18,0 min	19	1:18,4 min	19	1:18,8 min	18	1:19,2 min	18	1:20,8 min	16	1:20,6 min	16	1:20,6 min	16						
Kreisbahn (Ø 55 m), Zeit	10	11,7 s	10	11,9 s	9	11,9 s	9	11,9 s	9	11,8 s	9	11,9 s	9	12,4 s	8	12,1 s	9	12,2 s	8						



150 Punkte		145 Punkte		131 Punkte		127 Punkte		113 Punkte		122 Punkte		108 Punkte		102 Punkte		108 Punkte		105 Punkte	
Bremsen, 100-0 km/h	40	32,9 m	39	33,0 m	39	33,3 m	37	33,7 m	36	34,2 m	34	34,3 m	34	33,6 m	36	34,2 m	34	34,8 m	32
Fahrsicherheit	30	-	30	-	28	-	22	-	19	-	19	-	23	-	15	-	23	-	17
Handling (2,8 km), Zeit	20	1:15,3 min	20	1:15,6 min	19	1:16,5 min	18	1:15,7 min	17	1:16,6 min	18	1:16,4 min	18	1:16,4 min	18	1:16,0 min	19	1:16,8 min	18
Komfort	10	-	8	-	7	-	8	-	8	-	8	-	8	-	10	-	8	-	9
Rollwiderstand, CRR	25	8,6	17	8,2	20	8,7	16	7,9	22	7,8	23	8,9	15	7,6	24	8,8	15	7,6	24
Slalom, 18 m	15	62,7 km/h	14	62,4 km/h	14	61,5 km/h	13	61,3 km/h	13	62,4 km/h	14	63,2 km/h	15	62,1 km/h	14	62,9 km/h	14	61,7 km/h	13
Vorbeirlärgeräusch 80 km/h	10	72 dB(A)	7	71 dB(A)	8	70 dB(A)	9	71 dB(A)	8	72 dB(A)	7	71 dB(A)	8	70 dB(A)	9	73 dB(A)	6	71 dB(A)	8



150 Punkte		135 Punkte		135 Punkte		123 Punkte		133 Punkte		123 Punkte		121 Punkte		126 Punkte		119 Punkte		121 Punkte	
<b>Gesamtwertung 300</b>	<b>280 Punkte</b>	<b>266 Punkte</b>	<b>250 Punkte</b>	<b>246 Punkte</b>	<b>245 Punkte</b>	<b>229 Punkte</b>	<b>228 Punkte</b>	<b>227 Punkte</b>	<b>226 Punkte</b>										

**PLATZIERUNG**

<b>1</b>	Souveräne Performance unter allen Bedingungen – so holt der Continental Premium-Contact7 den Testsieg. Aber: Für Energiesparer stellt er nicht unbedingt die beste Wahl dar.
<b>2</b>	Ein guter Schuss Sportlichkeit kennzeichnet den Pirelli P7 Cinturato, der mit präzisen Lenkreaktionen und neutraler Balance erfreut – trotz durchschnittlichen Rollwiderstands und leichter Komfort-Einbußen eine klare Empfehlung.
<b>3</b>	Als besonders breitbandig erweist sich in diesem Testfeld der Hankook Ventus S1 evo <sup>3</sup> , der einen guten Kompromiss aus Dynamik und Komfort bietet – als Energiesparer taugt er indes nicht. Bestes Preis-Leistungs-Verhältnis.
<b>4</b>	Auch wenn der Vredestein Ultrac keine Bestwerte erzielt, weiß er als Allrounder zu überzeugen. Er bietet solides Gripniveau, einen guten Komfort und eine hohe Energieeffizienz. Doch der Bremsweg auf Nässe fällt zu lang aus – Punktabzug.
<b>5</b>	Mit dem Roadhawk 2 präsentiert Firestone eine starke Neuaufflage des Allrounders, der nicht nur preiswert, sondern auch sehr effizient ist, weil er von der Enliten-Technologie des Bridgestone-Konzerns profitiert.
<b>6</b>	Der Falken ZIEX ZE310 Ecorun wirkt ein wenig in die Jahre gekommen, liefert in den sicherheitsrelevanten Tests aber noch ordentliche Resultate ab. Höchster Rollwiderstand.
<b>7</b>	Traditionell stark im Rollwiderstand, brilliert auch der aktuelle Michelin Primacy 4+ mit besonders energieeffizientem und sanftem Abrollen. Allerdings könnte er bei trockenen Bedingungen mehr Dynamik zeigen. Der Nassbremsweg: zu lang.
<b>8</b>	Der preisgünstigste Pneu im Test ist der Maxxis Premitra 5. Er offenbart zwar keine eklatanten Schwächen, setzt aber auch keine Highlights und patzt beim Rollwiderstand. Insgesamt ordentlich, aber zu wenig für einen der vorderen Plätze.
<b>9</b>	Dank Enliten-Technologie rollt der Bridgestone Turanza 6 sehr effizient ab und ist damit ein echter Energiespar-Reifen. Allerdings sind die Leistungen bei Nässe nur durchschnittlich.

<sup>1</sup> Herstellerangaben: Rollwiderstand/Nassgriff/Geräusch durch die Redaktion Anfang März 2024 stichprobenartig ermittelte Preise pro Satz zzgl. Montage

Fazit

Dieser Test zeigt mit dem Conti einen strahlenden Sieger, der allerdings nicht übermäßig energieeffizient ist. Der zweitplatzierte Pirelli setzt auf einen sportlichen Charakter, verlangt aber kleine Abstriche im Komfort. Das Hankook-Profil sortiert sich zwischen UHP- und HP-Segment ein und wird Dritter – mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis. Der neue Firestone ist sparsam und ausgewogen und fährt einen starken fünften Rang ein. Der Vredestein holt zwar einen Punkt mehr und wird Vierter, bremst aber schwach auf Nässe. Ein Stück dahinter rangieren die Wettbewerber von Falken, Michelin, Maxxis und Bridgestone, die allesamt auch nur um jeweils einen Punkt auseinander liegen.