

Einer für viele(s)

Von Paul Englert

Die beliebte Reifendimension 225/40 R 18 eignet sich für rund 60 Fahrzeugmodelle der Kompakt- und Mittelklasse – zum Beispiel den neuen Seat Leon. Der ARCD-Partner AUTO ZEITUNG hat zehn aktuelle Sommerprofile dieser Größe zwischen 300 und 440 Euro pro Satz getestet.

Wenn Sicherheit auf Effizienz trifft

Sonderkonditionen für ARCD-Mitglieder

Beim Kauf von Sommerreifen in einer der bundesweiten Filialen

des ARCD-Partners Vergölst können Sie bei Vorlage Ihrer Clubkarte bares Geld sparen: Als Clubmitglied erhalten Sie einen ARCD-Rabatt von **fünf**

Prozent auf Reifen, Felgen, Komplettträder und die Montagekosten – und auf sonstige Autoservice-Leistungen sogar **zehn Prozent**. Mehr zu diesem Angebot finden Sie unter www.arcd.de/vergoelst.



Die Welt der Reifen ist für viele ein Buch mit sieben Siegeln, und mit Abkürzungen wie AO, MFS, PNCS, Seal, SSR oder UHP können meist nur Experten etwas anfangen. Wer online bestellt, sollte sich mit den vielen Kürzeln intensiver beschäftigen. Denn sucht man zum Beispiel auf einem der großen Portale nach einem Pirelli P Zero, werden über zehn verschiedene Reifen angezeigt, die sich teils nur im Detail unterscheiden – etwa durch Herstellermarkierungen. Beim Händler vor Ort dagegen wird man beraten und kann sicher sein, den passenden Pneu zu bekommen. Reifen mit Herstellermarkierung sind sogenannte Erstausrüsterware, die auf einen be-

stimmten Fahrzeugtyp abgestimmt ist. Wird das entsprechende Fahrzeug also schon ein paar Jahre angeboten, muss die Spezifikation nicht mehr unbedingt dem aktuellsten Stand entsprechen. Zudem rollen Gummis mit Herstellermarkierung oft besonders effizient, weil die Autohersteller so den CO₂-Ausstoß des jeweiligen Modells um ein paar Gramm drücken können. Das ist per se nicht schlecht, kann aber Einbußen beim Nassgriff zur Folge haben. Anders ist es bei Profilen für den Ersatzmarkt, also autounabhängigen Produkten, bei denen Anpassungen der Gummi-Mischung auch während des Produktzyklus die Regel sind. Ob die von uns Mitte 2020 gekauften

Testreifen noch aktuell sind, und was sich gegebenenfalls seitdem geändert hat, erfahren Sie auf Seite 14. Apropos: Über die Qualitäten eines Pneus in puncto Effizienz, Nassgriff und Geräuschentwicklung informiert auch das EU-Reifenlabel, ab Mai dieses Jahres noch ausführlicher als bisher (siehe QR-Code S. 13). Allerdings ermitteln die Reifenhersteller alle für die Label-Einstufungen nötigen Daten selbst auf eigenen Strecken, und es werden nach wie vor lediglich drei Kriterien abgebildet. Wirklich aussagekräftig jedoch sind allein Tests von Fachmedien. Die AUTO ZEITUNG prüft alle Reifen in einem Test auf einem Gelände mit einem Fahrzeugtyp und unter repro-

Nassgriff: Auf konstant bewässerten Teststrecken prüfen wir, wann der Reifen aufschwimmt, wie er verzögert und wie gut er sich seitlich abstützt.



Bremsen: Bei der Vollverzögerung müssen ABS und Reifen miteinander harmonisieren.



duzierbaren Bedingungen – im Fall des Sommerreifentests in 13 Disziplinen.

Für den aktuellen Test in der gängigen Dimension 225/40 R 18 haben wir zehn sportliche UHP-Profile (Ultra High Performance) gewählt. Mit dabei sind der letztjährige Testsieger PremiumContact 6 vom deutschen Hersteller Continental, Dunlops Sport Maxx RT2, der bewährte Azenis FK510 von Falken, die noch jungen Profile Eagle F1 Asymmetric 5 sowie Ventus S1 evo³ von Goodyear und Hankook, der Maxxis Victra Sport 5, Michelins bereits siegreicher Pilot Sport 4, der N'Fera Sport von Nexen, der Powerproof von Nokian, und Pirelli ist mit dem bekannten P Zero PZ4 am Start.

Bei Nässe gefährliche Restgeschwindigkeiten

Der Italiener ist es auch, der die Latte im Nasshandling hoch hängt – nicht nur mit der schnellsten Rundenzeit, sondern ebenfalls mit besonders sicherem Fahrverhalten, denn die Balance zwischen Vorder- und Hinterachse ist ausgezeichnet. Mit sehr hohen Querkraften und starker Abstützung vom Einlenken durch den Kurvenverlauf bis zum Ausgang ist der P Zero hier subjektiv der Griffigste und zeigt außerdem kaum Lastwechselreaktionen. Stark ist auch der subjektive Auftritt der Profile von Goodyear, Maxxis und Nokian, die im Vergleich trotz des insgesamt

etwas niedrigeren Gripniveaus (Eagle F1 Asymmetric 5), leichter Tendenz zum Übersteuern (Victra Sport 5) und kleiner Traktionsschwächen sowie früherer ESP-Eingriffe an der Hinterachse (Powerproof) sehr fahrsicher sind. Obwohl alle Reifen mit der höchsten Nassgriffklasse A ausgezeichnet sind, fallen die Unterschiede beim Bremsstest aus Tempo 100 bis zum Stillstand teils sehr deutlich aus – mit fast neun Metern Unterschied vom Besten, dem Eagle F1 Asymmetric 5, bis zum Schlusslicht Ventus S1 evo³. Auch die von uns subjektiv als besonders fahrsicher bewerteten Profile von Maxxis und Nokian zeigen hier im Vergleich zu Goodyears Top-Pneu

Trockenhandling: Wie reagiert der Reifen auf Lastwechsel? Wann beginnt er zu unter- oder übersteuern? Wie spontan lenkt er ein?

eine unterdurchschnittliche Performance, was sie in der Endabrechnung sogar eine Empfehlung kostet. Denn steht der Testwagen auf den Goodyear-Reifen nach bereits 41,9 Metern wieder, ist er auf Maxxis und Nokian noch knapp 40 respektive 32 km/h schnell unterwegs. Damit sind wir im Ernstfall nicht mehr im Bereich kleiner Blechschäden, sondern eventuell bei Schlimmerem. Dunlop und Nexen verspielen an dieser Stelle aus gleichem Grund eine Empfehlung. Conti, Falken, Michelin und Pirelli dagegen verzögern stark, wobei der in den vergangenen Jahren im Nässekapitel immer sehr griffige PremiumContact 6 dieses Mal subjektiv und mit seiner Rundenzeit den Anschluss zur Spitze verliert. „Klinkt sich weniger gut in Kurven ein, untersteuert stärker am Kurvenausgang, größere Radien in Wechselkurven im Vergleich zum Pirelli“, notieren die Testfahrer. Der Falken Azenis FK510 dürfte im Kurvenverlauf ebenfalls mehr Seitenführung aufbauen, und dem Michelin Pilot Sport 4 mangelt es etwas an Spontaneität beim Einlenken.

Nur ein Nassprofi auch bei Trockenheit stark

Geht es um die effektive Wasser-Verdrängung und -Ableitung mit der profilierten Lauffläche, ist der Dunlop spitze, und auch der Goodyear



Alle Tests führen wir im September 2020 bei rund 25 Grad Celsius auf einem Reifenprüfgelände südlich von Rom. Als Testfahrzeug diente der neue Seat Leon 1.5 eTSI mit 110 kW/150 PS und Doppelkupplungsgetriebe (ab 29 850 Euro).

Reifenlabel der EU



www.arcd.de/auto

Fotos: Frank Ratering

Subjektive Beurteilung

Bewertung in Schulnoten:
Gewichtung Nässe 15%, Trocken 10%, Komfort 3,3%

	Fahrsicherheit		
	Nässe	Trocken	Komfort
Conti	2-	1+	1-
Dunlop	2	3+	1-
Falken	2+	2-	2+
Goodyear	1-	1	1-
Hankook	2	2+	2
Maxxis	1-	1	2+
Michelin	2	1	2+
Nexen	3	2	1
Nokian	1	1-	2+
Pirelli	1+	1	2+

Reifen-Update HANKOOK: Überarbeitete Laufflächenmischung ab 1. Quartal 2021 (verbessertes Nasshandling); alle anderen getesteten Profile sind weiterhin unverändert im Handel erhältlich.

schwimmt bei der Fahrt durch tiefe Pfützen weniger schnell auf als zum Beispiel die Profile von Hankook und Pirelli. Oft liegen nur wenige Kilometer pro Stunde zwischen Kontakt zur Fahrbahn und plötzlichem Kontrollverlust. Ist die Straße abgetrocknet, dreht der im Vergleich zu den Vorjahren auf Nässe weniger starke Continental richtig auf. Kurze Bremswege und schnelle Rundenzeiten sind objektive Indizien für sein enormes Potenzial. Aber auch subjektiv



überzeugt der PremiumContact 6 die Tester: „Direkt, definiert, unspektakulär, schnell. Richtig schöne Balance zwischen Vorder- und Hinterachse“, lauten die Notizen direkt nach den Fahrten, bei denen zum Beispiel Reaktionen auf provozierte Lastwechsel, Einlenkverhalten sowie Brems- und Traktionsleistung auch mit eingeschlagenen Rädern abgefragt werden. Ebenfalls sehr gut sind die Leistungen des bereits auf nasser Piste hervorragenden Goodyear, nicht nur subjektiv, sondern zum Beispiel auch mit einem geringen Rollwiderstand. Diese Performance lässt auf einen enormen Entwicklungsaufwand schließen, denn nur mit einer entsprechend komplexen Gummi-Mischung rollt ein Reifen effizient und ist zugleich

griffig bei Nässe. Dass dieser Spagat nicht immer gelingt, zeigt der Sport Maxx RT2 von Dunlop, der zwar am effizientesten abrollt, beim Nassbremsen hingegen abgeschlagen

ist. Darüber hinaus ist er auch beim Verzögern auf trockener Piste mit 36,2 Metern Bremsweg Schlusslicht. Ähnlich verhält es sich mit dem effizienten Hankook Ventus S1 evo³ und



Paul Englert, Redakteur der AUTO ZEITUNG, sieht den Goodyear als klaren Testsieger.

120 Reifen beziehungsweise 30 Sätze wurden für die Straßen- und Labortests verwendet.



Beim Testen ist Präzision gefragt, da muss auch das Anzugsdrehmoment stimmen.

dem Maxxis Victra Sport 5, die auf trockener Piste beide konstant gute bis sehr gute Leistungen zeigen, bei Regen aber abreißen lassen müssen. Besonders stark im Trockenen ist der dynamische Michelin Pilot Sport 4 mit den kürzesten Bremswegen (34,3 Meter), geringem Rollwiderstand und

sehr sicherem Fahrverhalten. Ganz anders der Nexen N'Fera Sport, der zwar am leisesten abrollt und zudem den besten Komfort bietet, dem es aber im Vergleich mit den starken Wettbewerbern auch auf trockenen Strecken an Griffigkeit, Effizienz und Präzision mangelt.

Fazit

Mit Spitzenleistungen auf nasser und trockener Piste holt der **Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5** den Testsieg und darüber hinaus die Auszeichnung für den effizientesten Reifen unter den empfehlenswerten. Platz zwei erreicht der **PremiumContact 6** von **Continental** mit starker Performance bei Trockenheit, aber leichten Einbußen bei Nässe. Der performante **Pirelli P Zero PZ4** komplettiert das Treppchen, dicht gefolgt vom fahrsicheren, im Trockenen besonders starken **Michelin Pilot Sport 4**. Eine Empfehlung bekommt auch der **Falken Azenis FK510**, dem nasser Asphalt liegt und der zudem das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bietet. Wegen langer Nass-Bremswege verpasst der sonst griffige **Nokian Powerproof** nur knapp eine Empfehlung – ebenso das UHP-Profil **Victra Sport 5** aus dem Hause **Maxxis**, das im Trockenen ganz vorn mitspielt, auf nasser Fahrbahn den subjektiv guten Eindruck objektiv allerdings nicht bestätigen kann. **Dunlop Sport Maxx RT2** und **Hankook Ventus S1 evo³** rollen zwar effizient, sind beim Nassbremsen aber nicht griffig genug. **Der Nexen N'Fera Sport** zeigt in beiden Kapiteln Schwächen.

Ergebnisse

in Prozent¹

		Nass	Trocken	Gesamt	Preis € ²
1	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 Label: E/A/71	93	92	92	390,-
2	Continental PremiumContact 6 Label: C/A/72	85	93	89	410,-
3	Pirelli P Zero PZ4 Label: E/A/68	89	87	88	360,-
4	Michelin Pilot Sport 4 Label: C/A/71	83	92	87	440,-
5	Falken Azenis FK510 Label: E/A/69	89	83	86	340,-
6	Nokian Powerproof Label: C/A/69	83	87	85	310,-
7	Maxxis Victra Sport 5 Label: E/A/72	75	91	83	370,-
8	Dunlop Sport Maxx RT2 Label: C/A/68	78	83	81	400,-
9	Hankook Ventus S1 evo³ Label: C/A/72	69	87	78	350,-
10	Nexen N'Fera Sport Label: E/A/71	63	85	74	300,-

Testsieger

Der Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 bringt konstant Top-Leistungen auf nasser und trockener Straße. Damit ist er verdienter Testsieger.

Preis-Leistungs-Empfehlung

Starker Auftritt des je Satz nur 340 Euro teuren Falken Azenis FK510.

Spritspar-Empfehlung

Der Goodyear meistert den Spagat zwischen Nassgriff und Rollwiderstand in diesem Vergleich am besten.

¹ aus Rundungen entstehende Differenzen möglich; ² durch die Redaktion Anfang Februar 2021 stichprobenartig ermittelte Preise pro Satz zzgl. Montage

Testergebnisse im Detail

	Aquaplaning längs	Aquaplaning quer	Bremsen, nass 100–0 km/h	Handling, nass 1,55 km	Bremsen, trocken 100–0 km/h	Handling, trocken 1,89 km	Rollwiderstand	Vorbeirollgeräusch 80 km/h	Kreisbahn, nass Ø 55 m	18-Meter-Slalom
1	Dunlop 73,3 km/h	1 Dunlop 100 %	1 Goodyear 41,9 m	1 Pirelli 62,6 s	1 Michelin 34,3 m	1 Continental 68,8 s	1 Dunlop 8,38 kg/t	1 Nexen 69,1 db/A	1 Pirelli 11,3 s	1 Pirelli 65,7 km/h
2	Continental 71,7 km/h	1 Goodyear 100 %	2 Continental 42,1 m	2 Nokian 62,9 s	2 Continental 34,7 m	2 Maxxis 69,0 s	2 Hankook 8,50 kg/t	2 Dunlop 69,8 db/A	2 Maxxis 11,4 s	2 Maxxis 64,9 km/h
3	Goodyear 71,5 km/h	3 Falken 96 %	3 Falken 42,8 m	3 Michelin 63,1 s	3 Maxxis 34,8 m	2 Michelin 69,0 s	3 Goodyear 8,60 kg/t	2 Pirelli 69,8 db/A	2 Michelin 11,4 s	3 Continental 64,3 km/h
4	Falken 70,6 km/h	4 Continental 94 %	4 Michelin 44,8 m	4 Maxxis 63,2 s	4 Goodyear 35,1 m	4 Goodyear 69,1 s	4 Michelin 8,64 kg/t	4 Falken 70,4 db/A	2 Nokian 11,4 s	4 Michelin 63,9 km/h
5	Michelin 70,4 km/h	4 Michelin 94 %	5 Pirelli 45,1 m	5 Dunlop 63,3 s	5 Pirelli 35,2 m	4 Hankook 69,1 s	5 Nokian 8,66 kg/t	5 Goodyear 71,0 db/A	5 Continental 11,5 s	5 Goodyear 63,8 km/h
6	Nokian 69,9 km/h	6 Pirelli 92 %	6 Nokian 46,6 m	6 Nokian 63,3 s	6 Falken 35,4 m	6 Nokian 69,2 s	6 Maxxis 8,78 kg/t	5 Maxxis 71,0 db/A	5 Dunlop 11,5 s	6 Falken 63,4 km/h
7	Hankook 69,8 km/h	7 Nokian 91 %	7 Dunlop 48,7 m	7 Goodyear 63,4 s	6 Nokian 35,4 m	6 Pirelli 69,2 s	7 Continental 8,88 kg/t	7 Michelin 71,1 db/A	5 Goodyear 11,5 s	7 Nokian 63,0 km/h
8	Nexen 69,7 km/h	8 Maxxis 90 %	8 Maxxis 49,7 m	8 Falken 63,5 s	8 Hankook 35,5 m	8 Nexen 69,4 s	8 Falken 9,23 kg/t	8 Hankook 71,2 db/A	5 Hankook 11,5 s	8 Dunlop 62,9 km/h
9	Maxxis 69,5 km/h	8 Nexen 90 %	9 Nexen 50,1 m	9 Continental 63,7 s	8 Nexen 35,5 m	9 Falken 69,6 s	9 Nexen 9,27 kg/t	9 Continental 71,4 db/A	9 Falken 11,6 s	8 Nexen 62,9 km/h
10	Pirelli 68,2 km/h	10 Hankook 87 %	10 Hankook 50,6 m	10 Nexen 64,9 s	10 Dunlop 36,2 m	10 Dunlop 69,7 s	10 Pirelli 9,99 kg/t	10 Nokian 71,9 db/A	10 Nexen 11,7 s	10 Hankook 62,2 km/h

⁷ mm Wassertiefe; Gewichtung dieser Testdisziplin: 8,3 %

⁷ mm Wassertiefe; Gewichtung dieser Testdisziplin: 3,3 %

Gewichtung dieser Testdisziplin: 13,3 %

Gewichtung dieser Testdisziplin: 6,7 %

Gewichtung dieser Testdisziplin: 13,3 %

Gewichtung dieser Testdisziplin: 6,7 %

Gewichtung dieser Testdisziplin: 8,3 %

Gewichtung dieser Testdisziplin: 3,3 %

Gewichtung dieser Testdisziplin: 3,3 %

Gewichtung dieser Testdisziplin: 5,0 %