

Gezielt verfeinert

Von Paul Englert

Vorteile für ARCD-Mitglieder



In den bundesweit rund 80 Niederlassungen des ARCD-Vorteilspartners DRIVER erhalten Clubmitglieder attraktive Rabatte. Nachlass gibt es nicht nur beim Kauf neuer Reifen, sondern auch auf Werkstattleistungen wie etwa Reifenwechsel, Wartung und Inspektion. Detaillierte Informationen finden Sie unter www.arcd.de/driver.



Aktuelle Sommerreifen und die Suche nach der richtigen Rezeptur

Sicher, dynamisch, komfortabel und effizient muss ein Reifen sein – und gern auch günstig. Zehn Sommerprofile im beliebtesten Format 215/55 R 17 müssen sich im Test des ARCD-Partners AUTO ZEITUNG diesen Anforderungen stellen. Welcher Reifen erfüllt die hohen Erwartungen am besten?

Reifen zu bauen, ist fast wie Kuchenbacken: Man braucht nicht nur ein gutes Rezept, sondern auch einen Koch, der dieses ganz genau umsetzt. Die besten Konstrukteure, die schlauesten Mischungsexperten und die kreativsten Ingenieure nutzen wenig, wenn später bei der Herstellung jedes einzelnen Pneus nicht präzise gearbeitet wird. Und so ein Herstellungsprozess ist komplex, denn ein Reifen besteht aus rund zehn verschiedenen Gummimischungen und bis zu 20 Bauteilen, die vor der Vulkanisation in der Backform millimetergenau zusammengesetzt werden. Vor allem auf den richtigen Mix der Zutaten

für den Laufstreifen, also die Kontaktfläche zur Fahrbahn, kommt es an, damit der Reifen im Einsatz auf Asphalt sein volles Potenzial entfalten kann.

Zwischendurch Rezepte verfeinern

Während eines Produktionszyklus wird nicht nur permanent die Qualität kontrolliert, sondern die Reifen werden bei internen Tests auch immer wieder mit Wettbewerbern verglichen. Und sollte es zum Beispiel bei Nassgriff oder Effizienz noch Potenzial nach oben geben, wird das Reifen-Rezept verfeinert – meist ohne dass der Kunde dies erkennen kann. Aus diesem Grund fra-

gen wir kurz vor Veröffentlichung unserer Tests bei den Herstellern nach, ob die von uns geprüften Profile denen entsprechen, die Sie heute beim Händler noch kaufen können.

Änderungen beim Ultrac von Vredestein gab es nicht, denn er ist ganz neu. Und offensichtlich haben die Rezept-Macher aus der niederländischen Entwicklungsabteilung und auch die Köche in der ungarischen Produktion vieles richtig gemacht. Besonders auf nasser Fahrbahn ist der zur indischen Apollo-Gruppe gehörende Vredestein stark. Nicht nur die mit Abstand höchsten Geschwindigkeiten im Aquaplaning schafft das asymmetri-

Fotos: Klaus Huber-Abendroth

Sämtliche Tests führen wir mit dem Ford Puma 1.0 EcoBoost MHEV. Der kleine Crossover ist mit Mildhybrid-Technik, Vorderradantrieb sowie manuellem Sechsgang-Getriebe ausgestattet und leistete in unserer Version 114 kW/155 PS.

Einlenkverhalten, Schwimmwinkel und Spurtreue sind beim Spurwechsel entscheidend.



Bereits eine verunreinigte Fahrbahn kann die Messung des Vorbeifahrgeräuschs beeinflussen, die bei 80 km/h mit abgeschaltetem Motor durchgeführt wird.



Beim Trockenhandling geht es objektiv um Geschwindigkeit und subjektiv um Beherrschbarkeit im Grenzbereich, etwa bei Lastwechseln (plötzlichen Richtungsänderungen).



sche, 6,8 Millimeter tiefe Profil. Bestwerte erreicht es auch auf der Handlingstrecke, weil das Gripniveau insgesamt sehr hoch liegt, kurskorrigierende ESP-Eingriffe sind selten nötig. Doch die Sache hat einen Haken: Bei den objektiven Bremsmessungen auf konstant bewässelter Strecke mit einem recht niedrigen Asphalt-Reibwert, wie etwa vor Ampeln, ist der neue Ultrac Letzter. Zu seiner Ehrenrettung muss man aber auch erwähnen, dass beim Bremsen auf nasser Straße alle Testreifen innerhalb von nur 3,7 Metern liegen und damit allesamt der höchsten Nassgriff-Einstufung A auf dem EU-Reifenlabel entsprechen. Die sieben besten Nassbremsen liegen sogar innerhalb von nur rund einem Meter und zeigen damit, wie hart der Wettbewerb ist. Trotzdem: Rund 27 km/h Restgeschwindigkeit im Vergleich zum Spitzenreiter sind Grund genug, den Vredestein im Punkt Fahrsicherheit abzuwerten. Top-Noten auf Nässe bekommt der Maxxis Premira 5, der in unseren Reifentests bereits 2019 und 2020 auf Skoda Superb (18 Zoll) und BMW 3er (17 Zoll) mit durchweg starker Nass-Performance auffiel,

beim Bremsen aber noch Luft nach oben hatte. Ende 2020 wurde das Produkt überarbeitet und siehe da, nun gewinnt er das Nässe-Kapitel souverän.

Testsieger auch dank Update

Auch der Turanza T005 von Bridgestone, im Test vor zwei Jahren noch auf Gesamtrang zwei und mit leichten Nassgriff-Defiziten, erhielt Anfang 2021 ein Update der Laufstreifenmischung. Nun gehört der Japaner in der hier getesteten Dimension zu den Nässespezialisten, überzeugt mit hoher Fahrsicherheit und einfacher Beherrschbarkeit in Notsituationen, verzögert darüber hinaus stark und bietet genügend Aquaplaningreserven.

Weil seine Trockenperformance im Zuge der Überarbeitung nicht vernachlässigt wurde, ist er auch hier vorn mit dabei, überzeugt mit kurzen Bremswegen sowie verlässlichem Handling beim spontanen Spurwechsel und läuft ausreichend effizient. Unterm Strich ist genau das der Schlüssel zum Testsieg für den Turanza T005: In einzelnen Kriterien nie ganz vorn, aber immer an der Spitze mit dabei. Beim Maxxis wurde dagegen der Fokus zu sehr auf den Nassgriff gelegt, sodass die Trockenperformance im Handling, vor allem aber die Effizienz (Rollwiderstand) leidet. Dennoch erreicht der zur taiwanesischen Cheng Shin gehörende, besonders günstig eingepreiste Premira 5 den

So testen wir

1 EINKAUF In unseren Tests werden ausschließlich Reifen bewertet, die wir selbst im freien Handel gekauft haben.

2 DOKUMENTATION Nach dem Einkauf wird jeder Reifen dokumentiert – mit Label, DOT-Nummer, Fabrik-Code, Herstellungsland, Gewicht, Profiltiefe sowie Shore-Härte (beschreibt die Festigkeit eines Werkstoffs) – und bis zum Versand auf dem Testgelände trocken, kühl sowie dunkel gelagert.

3 NÄSSE Konstant unter einem Millimeter mit Wasser bedeckte Pisten dienen uns zur reproduzierbaren Ermittlung von Bremswegen, Seitenführung und Handling. Die Aquaplaning-Becken, in denen der Reifen beschleunigt wird, bis er aufschwimmt, sind sechs bis neun Millimeter hoch mit Wasser geflutet.

4 TROCKEN Wie auf Nässe werden auch hier Verzögerung und Handling bewertet. Darüber hinaus prüfen wir den Abrollkomfort subjektiv, zum Beispiel auf schlecht eingepassten Gullydeckeln, Querfugen und Kanten, Kopfsteinpflaster oder Asphaltflicken. Das Vorbeifahrgeräusch wird bei abgeschaltetem Motor auf nach EU-Label-Vorgaben genormten Strecken ermittelt, der Rollwiderstand ebenfalls nach Label-Regularien auf einem Prüfstand im Labor.

5 SUBJEKTIV Die Fahrsicherheit eines Reifens beurteilen wir während reproduzierbarer Fahrmanöver in Extremsituationen bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Im Vordergrund steht dabei eine intuitive und einfache Beherrschbarkeit des Fahrzeugs, nicht allein das mögliche Tempo.

fünften Rang und bekommt genauso eine Empfehlung wie die Profile von Goodyear und Michelin, die sich punktgleich den dritten Platz teilen. Beide Premium-Produkte liefern gute bis sehr gute Ergebnisse sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit, sind also ausgewogen. Regnet es, überzeugt der Goodyear Efficient Grip Performance 2 etwas mehr mit dabei, überzeugt mit kurzen Bremswegen sowie verlässlichem Handling beim spontanen Spurwechsel und läuft ausreichend effizient. Unterm Strich ist genau das der Schlüssel zum Testsieg für den Turanza T005: In einzelnen Kriterien nie ganz vorn, aber immer an der Spitze mit dabei. Beim Maxxis wurde dagegen der Fokus zu sehr auf den Nassgriff gelegt, sodass die Trockenperformance im Handling, vor allem aber die Effizienz (Rollwiderstand) leidet. Dennoch erreicht der zur taiwanesischen Cheng Shin gehörende, besonders günstig eingepreiste Premira 5 den



Die Laufflächenmischung ist entscheidend dafür, wie gut ein Profil beim Bremsen auf nassem Asphalt haftet – hier bei der Vollverzögerung aus 100 km/h auf 0,6 mm hohem Wasser.

Bei welchem Tempo ein Reifen aufschwimmt (Aquaplaning) hängt an Profiltiefe und -gestaltung.

Straße, macht der Finne seinem Namen mit gutem Grip alle Ehre. Fast. Trotz der hohen Aufschwimmgeschwindigkeit, der recht kurzen Bremswege und flottem Tempo auf dem Handlingkurs fällt der Wetproof mit teils unharmonischem Fahrverhalten auf. Geht man in Wechselkurven vom Gas, wird unser Testfahrzeug Ford Puma ziemlich schnell leicht ums Heck. Es folgen abrupte ESP-Eingriffe und anschließendes Untersteuern. So verpasst der Wetproof auf Rang sechs knapp eine Empfehlung. Auch die Profile von Continental, Falken, BF Goodrich sowie Yokohama erhalten diese Auszeichnung nicht, vor allem wegen teils unterdurchschnittlicher Ergebnisse bei Nässe. Der Eco Contact 6 ist an dieser Stelle allerdings ein Sonderfall, denn er zählt nicht zu den klassischen Allround-Reifen des High-Performance-Segments (HP), sondern ist ein gezielt auf geringen Rollwiderstand ausgelegtes Produkt und rangiert deshalb als Einziger im Testfeld in der Label-Effizienz-kategorie A. Das bestätigt auch die Laborprüfung auf der Rolle – deshalb ist er unsere Spritspar-Empfehlung. Test-Alternative wäre der Premium Contact 6 gewesen, den es laut unserer Recherchen in der hier getesteten Dimension 215/55 R 17 jedoch nur als OE-Spezifikation gibt. Das bedeutet,

dass der Reifen ganz speziell auf einen Autotyp nach Vorgabe des Fahrzeugherstellers abgestimmt wurde. Weil wir aber nach Möglichkeit nur fahrzeugunabhängige und für den Ersatzmarkt entwickelte Profile testen, haben wir uns an dieser Stelle für den Eco Contact 6 entschieden – trotz der zu erwartenden niedrigeren Nass-Performance. Beim Bremsen ist er zwar in Schlagdistanz zu den Besten, im Handling aber untersteuert er früh, und die Aquaplaningreserven liegen auch wegen der geringen Profiltiefe sehr niedrig. Allerdings hat der Michelin Primacy eine ähnlich geringe Profiltiefe, schwimmt jedoch deutlich später auf als der Conti auf Gesamtträng sieben. Die Wasserverdrängung gehört auch nicht zu den Stärken von BF Goodrich und Yokohama auf den Gesamtträngen neun und zehn, wobei der Advantage bei Nässe immerhin gut bremsend und ausreichende Sicherheitsreserven bietet. Besser ist an dieser Stelle der Falken ZE-310, bei dem wir außerdem ein recht gut ausbalanciertes Handling notieren, den aber vor allem sein hoher Rollwiderstand auf trockener Straße viele Punkte kostet – Rang acht.



Die Ermittlung der Messdaten ist aufwendig und zeitintensiv, ebenso die Auswertung sowie die finale subjektive Beurteilung.

Mehr Material im Reifen bringt Gewicht auf die Waage und kann Komfort und Rollwiderstand beeinflussen.



Updates für die Testreifen

Bridgestone Besserer Nassgriff ab DOT 0121. **Falken** Nassgriff-Update in 2020. Die von uns im Handel gekauften Profile wurden Anfang 2019 produziert. Inzwischen ist der neuere ZE 914 erhältlich. **Maxxis** Erhöhter Nassgriff ab DOT 4920. **Michelin** Der neue Primacy 4+ ist seit Anfang 2022 im Handel. **BF Goodrich**, **Continental**, **Goodyear**, **Nokian**, **Vredestein**, **Yokohama** Keine Änderungen.

Test-Ergebnisse: 215/55 R 17

Marke
Typ
Last-/Geschwindigkeits-Index
EU-Label¹
Gewicht/Profiltiefe
Preis²

Marke	Typ	Last-/Geschwindigkeits-Index	EU-Label ¹	Gewicht/Profiltiefe	Preis ²
BRIDGESTONE TESTSIEGER	Bridgestone	Turanza T005	94 W	B/A/71 9,0 kg/6,9–7,2 mm	500 Euro
AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT	Vredestein	Ultrac 98 Y	C/A/69	9,5 kg/6,4–6,8 mm	450 Euro
AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT	Goodyear	Efficient Grip Perform. 2 94 W	B/A/69	9,1 kg/7,6–8,4 mm	520 Euro
AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT	Michelin	Primacy 4 94 W	C/A/69	9,3 kg/5,6–6,4 mm	550 Euro
AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT	Maxxis	Premira 5 HP5 94 W	D/A/70	9,6 kg/7,1–7,6 mm	350 Euro
AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT	Nokian	Wetproof 94 V	C/A/68	10,2 kg/6,7–8,0 mm	460 Euro
AUTO SPRITSPAR-EMPFEHLUNG	Continental	Eco Contact 6 98 W	A/A/72	9,1 kg/5,8–6,4 mm	530 Euro
	Falken	Ziex ZE-310 Ecorun 98 W	C/A/69	10,6 kg/6,5–7,6 mm	400 Euro
	BF Goodrich	Advantage 94 W	E/A/70	10,0 kg/6,3–6,9 mm	450 Euro
	Yokohama	BluEarth-GT AE-51 98 W	B/A/71	10,4 kg/7,2–7,6 mm	480 Euro

NASS		Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte
Aquaplaning, längs	25	76,7 km/h	20	80,7 km/h	25	74,7 km/h	18	76,6 km/h	20	79,2 km/h	23	79,7 km/h	24	70,9 km/h	14	79,3 km/h	23	73,6 km/h	17	74,4 km/h	18
Aquaplaning, quer	10	–	7	–	10	–	5	–	6	–	9	–	8	–	1	–	9	–	5	–	5
Bremsen, 100–0 km/h	40	46,8 m	40	50,2 m	31	46,9 m	40	46,7 m	40	46,5 m	40	47,6 m	37	47,5 m	38	49,2 m	33	47,1 m	39	50,1 m	31
Fahrsicherheit	45	–	42	–	40	–	37	–	33	–	45	–	28	–	25	–	31	–	25	–	17
Handling (1,82 km), Zeit	20	90,1 s	18	87,8 s	20	90,3 s	18	91,7 s	16	88,5 s	19	90,9 s	17	94,4 s	13	92,4 s	15	94,5 s	13	97,6 s	10
Kreisbahn (Ø 58 m), Zeit	10	11,6 s	10	11,7 s	9	11,5 s	10	11,5 s	10	11,5 s	10	11,4 s	10	11,7 s	10	11,7 s	9	11,9 s	9	11,7 s	10
		Durch das generell hohe Grip-level bei Nässe ist der Turanza T005 besonders fix im Handling. Er überzeugt dort mit spontanem Einlenkverhalten, toller Balance zwischen Vorder- und Hinterachse in Wechselkurven sowie feiner Bremskraftverteilung. Spätes Aufschwimmen.		Der neue Ultrac besitzt die höchsten Aquaplaningreserven und ist im Handling hervorragend griffig. Agil mit der Hinterachse, kaum ESP-Eingriffe, hohes Kurventempo – Schnellster. Weil Letzter bei der objektiven Bremsmessung, gibt es Punktabzug in Sachen Fahrsicherheit.		Ähnlich griffige Vorderachse wie der Bridgestone, gute Seitenführung im gesamten Kurvenverlauf. Dazu überzeugt der Efficient Grip Performance 2 mit ruhigem Heck und stets ausgewogenem Fahrverhalten. Kurze Bremswege, leichte Schwächen im Aquaplaning.		Objektiv starke Bremsperformance auf dem Primacy 4, auch die Aufschwimmgeschwindigkeit passt. Lenkt zwar recht spontan ein, kann die Seitenführung im Verlauf der Kurve aber nicht optimal halten und schiebt über die Vorderräder. Große Lenkwinkel, recht frühe ESP-Eingriffe.		Auf nasser Fahrbahn ist der Premira 5 Spitze. Schlüssel zum Erfolg ist das besonders effektiv wasserableitende Profil mit griffiger Laufflächenmischung. Maxxis-bereift fährt der Puma wieselflink und neutral durch Wechselkurven. Starke Traktion am Kurvenausgang.		Auf nasser Piste verzögert der Wetproof gut, auch die Aquaplaningreserven stimmen, das Gripniveau ist hoch, Schnellster im Kreis. Allerdings folgt bei Lastwechseln auf Übersteuern und die sich anschließenden ESP-Eingriffe Untersteuern. Das bringt Unruhe ins Auto.		Wegen seiner geringen Profiltiefe schwimmt der Eco Contact 6 im Aquaplaningstest früh auf. Das führt zu einer teils unharmonischen Bremskraftverteilung im Grenzbereich. Die objektive Verzögerung ist aber stark. Beginnt früh über die Vorderräder zu schieben (Untersteuern).		Insgesamt unaufgeregtes, berechenbares Fahrverhalten im Grenzbereich mit dem ZE-310. Gute Balance und nur leichtes Schieben mit dem Heck bei Lastwechseln. Außerdem: hohe Aquaplaningreserven. Die objektive Verzögerung ist jedoch nur mittelmäßig.		Die Verzögerungswerte des BF Goodrich gehören zu den besten im Feld, die Seitenführung ist allerdings im Vergleich zu gering. Folge: wenig spontanes Einlenken, große Lenkwinkel, frühes Untersteuern mit den dazugehörigen Regeleingriffen des ESP. Mäßig im Aquaplaning.		Beim Yokohama kündigen es die langen Bremswege bereits an: Das Gripniveau des Japaners ist gering. Er lenkt sehr verzögert ein, schmiert schnell über die Vorderachse. Frühe ABS- und ESP-Eingriffe. Ergebnis: Im Handling rund zehn Sekunden langsamer als der Schnellste.	
	150 Punkte	137 Punkte	135 Punkte	128 Punkte	125 Punkte	146 Punkte	124 Punkte	101 Punkte	120 Punkte	108 Punkte	91 Punkte										
TROCKEN		Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte
Bremsen, 100–0 km/h	40	36,7 m	39	36,2 m	40	38,0 m	34	37,1 m	37	36,2 m	40	36,5 m	39	38,0 m	34	37,4 m	36	37,1 m	37	38,0 m	34
Fahrsicherheit	30	–	25	–	28	–	28	–	30	–	19	–	22	–	25	–	23	–	18	–	20
Handling (2,2 km), Zeit	20	61,8 s	20	61,8 s	20	61,6 s	20	61,5 s	20	62,0 s	19	61,9 s	19	61,6 s	20	61,8 s	19	62,2 s	19	62,6 s	18
Komfort	10	–	7	–	8	–	8	–	7	–	6	–	6	–	7	–	5	–	7	–	7
Rollwiderstand, kg/t	25	7,19	16	8,46	7	7,19	16	7,36	15	9,15	2	8,53	7	6,04	25	9,31	1	8,36	8	7,37	15
Spurwechsel	15	–	12	–	15	–	14	–	15	–	12	–	12	–	13	–	12	–	11	–	10
Vorbeirollgeräusch 80 km/h	10	72 dB(A)	8	72 dB(A)	8	70 dB(A)	10	71 dB(A)	9	72 dB(A)	8	71 dB(A)	9	70 dB(A)	10	72 dB(A)	8	72 dB(A)	8	71 dB(A)	9
		Beim Bremsen aus 100 km/h gehört der Bridgestone zur Spitzengruppe. Ausweichmanöver spult er routiniert ab, mit recht spontanem Anlenken sowie stabilem Heck. Gute Traktion. Dürfte über Querkannten etwas weicher ansprechen und effizienter sowie leiser abrollen.		Verlässliche Performance beim Spurwechsel mit Tempo 100 und 130. Spontanes Anlenken, etwas Bewegung im Aufbau, recht kleine Schwimmwinkel. Hinterachse unauffällig, stabilisiert sich schnell wieder. Starke Verzögerung, recht hoher Rollwiderstand.		Bei spontanen Ausweichmanövern sicher, überzeugt der Goodyear bei dynamischer Fahrt mit stabilem, wenig agilem Heck sowie guter Seitenführung mit der Vorderachse. Zudem rollt er angenehm komfortabel und besonders leise ab. Es gibt allerdings effizientere Reifen.		Im Grenzbereich ist der Michelin eine Bank: sehr stabile Hinterachse, hohe Seitenführung im Kurvenverlauf, starke Traktion auch aus engen Kehren. Bestzeit im Handling. Dürfte noch etwas spontaner spurwechseln und effizienter abrollen. Filtert Fahrbahnfugen ordentlich.		Auf trockener Straße überzeugt der Maxxis nur mit hoher Verzögerungskraft. Stabiles Heck beim Spurwechsel, die Vorderachse baut aber wenig Seitenführung auf. Folge: ESP und Traktionskontrolle greifen oft ein. Sehr hoher Rollwiderstand, unsanftes Ansprechverhalten.		Dem Nokian mangelt es im Trockenen an Agilität, er tendiert früh zum Untersteuern, lenkt träge ein, reagiert dafür aber kaum auf Lastwechsel mit der Hinterachse. Recht hoher Rollwiderstand, der Komfort beim Überfahren etwa von kantigen Gullydeckeln dürfte feiner sein.		Die Stärke des Conti ist seine Effizienz: Keiner in diesem Test rollt leichter ab. Außerdem ist die Geräuschkulisse objektiv sowie subjektiv sehr gering. Darüber hinaus lenkt er ausreichend spontan an und bleibt in Wechselkurven dank generell guter Balance stabil.		Mit dem schweren Falken hat man die größten Effizienz- und Komforteinbußen. Das gemessene Vorbeirollgeräusch ist hoch. Im Grenzbereich bleibt er jedoch unkritisch, Vorder- und Hinterachse harmonisieren bei spontanen Spurwechseln gut miteinander.		Ordentliche Resultate bei den Bremsmessungen auf der einen Seite, ein generell träges Handling mit verzögertem Einlenken, frühem Untersteuern und mäßiger Traktion auf der anderen. Auch beim Rollwiderstand und Abrollgeräusch-Test setzt der BF Goodrich keine Akzente.		Dem AE-51 fehlt in den fahrdynamischen Disziplinen der Biss. Die Vorderachse agiert etwas zu träge, das endet bei forciertem Tempo oder einem spontanen Ausweichmanöver schnell im Untersteuern. Gut: kaum Lastwechselreaktionen mit dem Heck. Mittelmäßig effizient.	
	150 Punkte	127 Punkte	126 Punkte	130 Punkte	133 Punkte	106 Punkte	114 Punkte	134 Punkte	104 Punkte	108 Punkte	113 Punkte										
Gesamtwertung 300		264 Punkte	261 Punkte	258 Punkte	258 Punkte	252 Punkte	238 Punkte	235 Punkte	224 Punkte	216 Punkte	204 Punkte										
PLATZIERUNG		1	2	3	3	5	6	7	8	9	10										
		Der Bridgestone Turanza T005 ist in diesem Test die Nummer eins. Sein Schlüssel zum Erfolg sind Bestwerte in allen sicherheitsrelevanten Kriterien – egal, ob es regnet oder die Straße trocken ist.		Rang zwei für den neuen Ultrac von Vredestein, der zwar bei Nässe brilliert, wegen langer Bremswege auf diesem Terrain aber den Gesamtsieg verpasst. Gute Leistungen auch auf trockener Piste.		Dritter Platz für den Goodyear Efficient Grip Performance 2, der dem Fahrer sowohl bei Nässe als auch auf trockenem Terrain ein hohes Maß an Fahrsicherheit offeriert und zudem besonders leise abrollt.		Mit ausgewogenen Fahreigenschaften landet Michelin punktgleich mit dem Goodyear auf Rang drei. Die Sicherheit wird hier großgeschrieben, er könnte bei der Querdynamik (Nässe) aber mehr Grip bieten.		Sehr empfehlenswert ist der Maxxis Premira 5, der in unseren Reifentests bereits zweimal eine Auszeichnung erhielt. Bei Nässe ist er extrem griffig und sicher, das geht allerdings zu Lasten der Effizienz.		Bei Nässe ist der Nokian Wetproof top und deshalb schnell. Solide im Trockenen. Keine klare Empfehlung, weil für ungeübte Fahrer teils herausforderndes Handling im Grenzbereich bei Regen.		Mit einem Top-Wert beim Rollwiderstand bestätigt der Continental Eco Contact 6 auf Platz sieben seine Label-Effizienzeinstufung. Griffig bei Nässe, aber erhebliche Aquaplaningschwächen.		Auf nasser und trockener Straße ist man mit dem Falken ZE-310 sicher unterwegs, trotzdem dürfte er generell griffiger sein. Schwächen: höchster Rollwiderstand und mäßiger Abrollkomfort. Platz acht.		Bremsen auf nasser Piste kann der BF Goodrich Advantage gut, die Seitenführung bei Regen hingegen ist dürftig, die Aquaplaningreserven sind mäßig. Keine Ausreizeichen im Trockenen. Rang neun.		Schlusslicht bei Nässe, mangelhafter Grip, wenn es darauf ankommt. Besser ist der Yokohama BluEarth-GT AE-51 im Trockenen, wobei hier der Anschluss zur Spitze fehlt, der Rollwiderstand ist zu hoch.	

¹ Herstellerangaben: Rollwiderstand/Nassgriff/Geräusch
² durch die Redaktion Ende Februar 2022 stichprobenartig ermittelte Preise pro Satz zzgl. Montage

Fazit

Kleine Rezeptänderungen zeigen Wirkung, und so steht der Bridgestone Turanza T005 dieses Mal an der Spitze, knapp gefolgt vom neuen Vredestein Ultrac, ein im Regen fahrsicherer Aquaplaningspezialist. Platz drei teilen sich die bei Nässe und Trockenheit gleichermaßen starken Goodyear Efficient Grip Performance 2 und Michelin Primacy 4. Letzterer bekam gerade ein Update und heißt nun Primacy 4+. Auf nasser Straße noch stärker als bisher ist der aufgefrischte Maxxis Premira 5. Der Nokian Wetproof verpasst eine Empfehlung knapp, dem Conti Eco Contact 6 mangelt es an Aquaplaningreserven, dem Falken ZE-310 unter anderem an Effizienz. Mehr Ausgewogenheit vermissen wir beim BF Goodrich Advantage, der Yokohama AE-51 ist insgesamt zu wenig griffig.