contidrom

Bereit für warme Tage

Der große Sommerreifentest

Von Paul Englert



In einem ihrer umfangreichsten Reifentests hat die AUTO ZEITUNG, Partner des ARCD, 20 verschiedene Sommer-Profile der Dimension 225/50 R 17 in 13 Kriterien aufwendig untersucht. Mit dabei: günstige Gummis ab gut 200 Euro und Premium-Pneus für über 500 Euro pro Satz.

So testen wir

1. **Einkauf** Wir prüfen nur Produkte, die wir anonym im Handel kaufen. So können wir sicher sein, dieselben Reifen zu testen, die Sie später fahren.
2. **Bremsen** Die EU-Reifenlabels geben zwar erste Hinweise, doch erst unser Test unter gleichen Bedingungen für alle Reifen gibt wirklich Aufschluss über die Sicherheitsreserven bei Notbremsungen.
3. **Fahrsicherheit** Unsere routinierten Testfahrer beurteilen das Verhalten in Extremsituationen. Im Vordergrund steht dabei eine intuitive und einfache Beherrschbarkeit, nicht nur das Tempo.



Ideale Testbedingungen bei über 20 Grad.

Mittels Spezialkonstruktion an einer Schiene geführtes Fahrzeug für ein Höchstmaß an Objektivität.

Fotos: Klaus Huber-Abendroth

Sonderkonditionen für ARCD-Mitglieder



Beim Kauf von Sommerreifen in einer der bundesweit verbreiteten 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, Kompletträder und die Montagekosten – und auf sonstige Autoservice-Leistungen sogar zehn Prozent. Mehr zu diesem Angebot finden Sie unter *www.vergoelst.de* im Internet.

Moderne Fahrzeuge sind rollende Hochleistungscomputer, die dank ABS und ESP ein hohes Maß an Sicherheit bringen und darüber hinaus mittels Kameras, Ultraschall- oder Radarsensoren den Verkehr überwachen, Gefahren erkennen und entsprechende Maßnahmen einleiten können. Doch die beste Sicherheitsausstattung mit der intelligentesten Software nützt wenig ohne den richtigen Reifen. Denn die Kraft, die ein Fahrzeug auf die Fahrbahn übertragen kann, hängt immer von der Griffigkeit des aufgezogenen Gummis ab – und da gibt es gewaltige Unterschiede. Um diese Differenzen in Metern, Sekunden oder Geschwindigkeit sichtbar zu machen, haben wir 20 verschiedene sogenannte HP-Sommerprofile (High Performance) aus dem Premium-, Quality-, Standard- sowie Budget-Segment gekauft und einem 13 Kriterien umfassenden Test unterzogen. Ein erster Anhaltspunkt für Effizienz, Nassgriff und Geräuschentwicklung eines Reifens gibt zwar schon das EU-Reifenlabel. Weil die Messungen aber vom jeweiligen Hersteller selbst durchgeführt werden und das Bewertungsraster sehr grob ist, spiegelt das Label die Qualitäten eines Reifens im Detail nicht wider.

Gleiche Test-Bedingungen für alle

Wir hingegen testen auf einem Gelände unter den gleichen Bedingungen auf einem Fahrzeug (mehr zu unserer Testmethodik finden Sie im Info-Kasten oben rechts). Zu den Gewinnern in diesem Jahr gehören die teureren Produkte, angefangen mit dem Testsieger Continental ContiPremiumContact 6 (ca. 470 Euro pro Satz), der vor allem bei Nässe mit überragender Performance und extrem hohen Sicherheitsreserven auftrumpft. Auch auf trockener Straße verzögert der Conti stark und unterstützt den BMW-Testwagen bei Manövern im Grenzbereich ausgezeichnet.

Noch etwas teurer als der PremiumContact 6 ist der Michelin Primacy 4 (540 Euro), der sich den zweiten Rang mit dem Bridgestone Turanza T005 (450 Euro) teilt. Beide Pneus erreichen dieselbe Gesamtpunktzahl, allerdings mit unterschiedlichen Qualitäten. Der Franzose überzeugt vor allem auf nasser Straße mit sehr gutem Grip, der Japaner spielt seine Stärken besonders dann aus, wenn der Asphalt trocken ist.

Ebenfalls sehr empfehlenswert sind der Maxxis Premitra 5 und der Hankook Ventus Prime 3 auf den Rängen vier und fünf. Obwohl der Maxxis in den objektiven Bremsmessungen bei Nässe nur mäßig abschneidet, überzeugt er ansonsten mit sehr viel Grip. Außerdem ist der Premitra 5 mit etwa 340 Euro pro Satz verhältnismäßig günstig und bekommt deshalb unsere Preis-Leistungs-Empfehlung. Der kaum teurere Hankook (390 Euro) spielt sein Potenzial auf trockener Piste mit den kürzesten Bremswegen sowie ausgewogenem und sicherem Fahrverhalten aus. Preislich zwischen Maxxis und Hankook liegend, sammelt der Vredestein Ultrac Satin (370 Euro) zwar weniger Punkte, überzeugt aber mit exzellenten Aquaplaning-Reserven, hohem Komfort und geringer Geräuschentwicklung. Damit verdient er sich ebenso eine Empfehlung wie der inzwischen abgelöste Falken Ziex ZE914 Ecorun (400 Euro), der mit guten Resultaten bei Nässe gefällt. Genauso viele Punkte wie der Falken erreicht der Sport Bluresponse von Dunlop (410 Euro), der allerdings auf Nässe Schwächen aufweist, die ihn eine Empfehlung kosten. Das Pfund des nur 9,0 Kilogramm leichten Profils ist sein geringer Rollwiderstand.

Noch effizienter als der Dunlop rollt der ähnlich leichte Pirelli Cinturato P7 blue (440 Euro), der einzige Reifen im Testfeld, der laut EU-Label bei Rollwiderstand und Nassgriff die höchste Klasse A erreicht. Jedoch leidet das Haftungsvermögen bei Nässe darunter, dass man den Fokus stark auf die Effizienz gelegt hat. Ergebnis: Rang 13 für den Pirelli – noch hinter den deutlich günstigeren Profilen von Giti, Apollo und Firestone.

Dass zwischen objektiven Ergebnissen und der subjektiven Beurteilung unserer Testfahrer manchmal eine große Lücke klafft, beweist der Linglong Green Max (250 Euro). Er verzögert auf nasser Piste längs zwar richtig gut, bringt bei spontanen Spurwechseln aber nur wenig Seitenführung auf. Ähnlich performt hier der Westlake SA37 Sport (240 Euro), der sich nicht nur den Typennamen „Sport" mit dem Goodride (230 Euro) teilt, sondern auch das Profildesign, die Laufflächenbeschriftung sowie das M+S-Symbol (Matsch und Schnee) auf der Flanke. Dass beide Reifen jedoch auch nur annähernd für winterliche Bedingungen geeignet sind, bezweifeln wir. Trotz desselben Profils ist der Westlake immerhin deutlich griffiger als der Goodride.

44 km/h Restgeschwindigkeit sind gefährlich

Als besonders unsicher fallen die Profile von Achilles, Nankang und Star Performer auf. Der Achilles ATR Sport 2 (240 Euro) hat kaum Grip, wenn es nass ist und erreicht in diesem Kapitel nur 50 von 150 möglichen Punkten.

Objektiv am schlechtesten auf Nässe bremst der Nankang Sportnex NS-20 (280 Euro), was im Ernstfall eine große Gefahr bedeuten kann. Denn, wenn der mit dem Testsieger von Continental bereifte BMW 320d bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 bereits nach 56,0 Metern wieder steht, ist er mit dem Nankang Sportnex (69,4 Meter Bremsweg) noch mit einer Restgeschwindigkeit von happigen 44 km/h unterwegs. ■

Test-Ergebnisse: 225/50 R 17 W/Y



Passt alles? Daten-Analyse nach jedem Testtag

Der Testwagen

Für die Tests nutzten wir zwei identische BMW 320d mit 190 PS, Achtstufen-Automatik, Hinterradantrieb, SCR-Kat und Abgas-Einstufung Euro6d-Temp. Preise: ab 43 450 Euro.



Wichtig: Radbolzen mit richtigem Drehmoment anziehen. Der ARCD empfiehlt: Nach 50 bis 100 Kilometern nachziehen.

	Continental	Michelin	Bridgestone	Maxxis	Hankook	Vredestein	Falken	Dunlop	Giti	Apollo	Yokohama	Firestone	Pirelli	Linglong	Westlake	Rotalla	Star Performer	Goodride	Nankang	Achilles
	ContiPremium-Contact 6 98Y	**Primacy 4 98Y**	**Turanza T005 98W**	**Premitra 5 HP 5 98W**	**Ventus Prime 3 K125 94 W**	**Ultrac Satin 98Y**	**Ziex ZE914 Ecorun 94W**	**Sport Bluresponse 98W**	**Premium H1 98W**	**Aspire XP 98Y**	**BlueEarth-A AE 50 98W**	**Roadhawk 98Y**	**Cinturato P7 blue 98Y**	**Green Max 98W**	**SA37 Sport M+S 98W**	**Setula S-Pace RU01 98Y**	**UHP 3 98W**	**SA37 Sport M+S 98W**	**Sportnex NS-20 98Y**	**ATR Sport 2 94W**
Preis:	470 €[1]	540 €[1]	450 €[1]	340 €[1]	390 €[1]	370 €[1]	400 €[1]	410 €[1]	360 €[1]	350 €[1]	420 €[1]	400 €[1]	440 €[1]	250 €[1]	240 €[1]	280 €[1]	240 €[1]	230 €[1]	280 €[1]	240 €[1]
Labelklassen:	C/A/72 dB(A)[2]	B/A/68 dB(A)[2]	B/A/72 dB(A)[2]	C/A/70 dB(A)[2]	C/A/71 dB(A)[2]	C/A/71 dB(A)[2]	E/A/68 dB(A)[2]	B/A/69 dB(A)[2]	C/A/69 dB(A)[2]	B/A/70 dB(A)[2]	C/A/71 dB(A)[2]	C/A/72 dB(A)[2]	A/A/71 dB(A)[2]	C/B/72 dB(A)[2]	E/B/72 dB(A)[2]	C/B/69 dB(A)[2]	C/C/72 dB(A)[2]	E/B/72 dB(A)[2]	E/C/72 dB(A)[2]	E/B/69 dB(A)[2]
NASS																				
	Wert | Punkte																			
Aquaplaning, längs 25	90,7 km/h | 17	88,2 km/h | 15	88,8 km/h | 15	88,8 km/h | 15	91,1 km/h | 17	102,4 km/h | 25	94,2 km/h | 20	90,3 km/h | 17	89,0 km/h | 15	90,9 km/h | 17	88,3 km/h | 15	87,2 km/h | 14	88,2 km/h | 15	88,7 km/h | 15	89,1 km/h | 15	93,1 km/h | 19	93,8 km/h | 20	89,7 km/h | 16	91,5 km/h | 18	88,0 km/h | 14
Aquaplaning, quer 10	– | 5	– | 4	– | 7	– | 10	– | 8	– | 9	– | 8	– | 9	– | 9	– | 7	– | 7	– | 6	– | 3	– | 4	– | 9	– | 6	– | 4	– | 7	– | 9	– | 3
Bremsen, 100–0 km/h 40	56,0 m | 40	57,3 m | 38	58,3 m | 36	63,0 m | 25	60,3 m | 31	61,4 m | 28	59,5 m | 33	66,3 m | 18	64,4 m | 22	60,5 m | 31	64,9 m | 21	64,0 m | 23	65,5 m | 19	58,9 m | 32	65,4 m | 18	65,0 m | 19	68,8 m | 10	65,0 m | 19	69,4 m | 9	68,1 m | 13
Fahrsicherheit 45	– | 45	– | 42	– | 33	– | 40	– | 30	– | 26	– | 28	– | 22	– | 19	– | 22	– | 13	– | 12	– | 13	– | 17	– | 16	– | 11	– | 9	– | 11	– | 12	– | 4
Handling (1823 m), Zeit 20	1:28,8 min | 20	1:30,8 min | 18	1:32,3 min | 17	1:31,1 min | 18	1:32,7 min | 16	1:33,5 min | 15	1:33,0 min | 16	1:34,2 min | 15	1:35,4 min | 13	1:34,3 min | 15	1:37,1 min | 12	1:37,7 min | 11	1:36,9 min | 12	1:35,9 min | 13	1:35,9 min | 13	1:37,9 min | 11	1:38,4 min | 11	1:37,8 min | 11	1:37,6 min | 11	1:42,3 min | 7
Kreisbahn (Ø 58 m), Zeit 10	11,4 s | 10	11,7 s | 10	11,4 s | 10	11,8 s | 9	11,9 s | 9	11,5 s | 10	11,7 s | 9	11,7 s | 9	11,6 s | 10	11,7 s | 9	11,7 s | 9	11,8 s | 9	11,8 s | 9	11,7 s | 9	11,6 s | 10	11,6 s | 10	11,7 s | 9	11,8 s | 9	11,5 s | 10	11,7 s | 9
150 Punkte	**137 Punkte**	**127 Punkte**	**118 Punkte**	**117 Punkte**	**111 Punkte**	**113 Punkte**	**114 Punkte**	**90 Punkte**	**88 Punkte**	**101 Punkte**	**77 Punkte**	**75 Punkte**	**71 Punkte**	**90 Punkte**	**81 Punkte**	**76 Punkte**	**63 Punkte**	**73 Punkte**	**69 Punkte**	**50 Punkte**
	Kürzeste Bremswege und exzellente Balance. Der Conti ist extrem griffig und deshalb besonders fahrsicher.	Sehr hohe Fahrstabilität, tolle Traktion. Subjektiv starke sowie stabile Verzögerung mit dem Premacy 4.	Lenkt sehr spontan ein, an der Hinterachse baut der Turanza T005 aber weniger Seitenführung auf als vorn.	Sehr gute Balance mit dem Maxxis, starke Traktion. Aber: Schwächen bei den objektiven Bremsmessungen.	Tendenz zum Untersteuern, aber gute Traktion. Der Hankook harmoniert gut mit ESP-Regeleingriffen.	Der Ultrac Satin ist ein Aquaplaning-Spezialist. Allerdings zeigt er leichte Schwächen bei der Verzögerung.	Gute Wasserableitung, recht spontanes Einlenken, stabil beim Spurwechsel. Auf den Falken ist Verlass.	Defizite beim Bremsen und Traktionsprobleme: Der Dunlop performt bei Nässe unter Durchschnitt.	Rundenzeit und Bremswege offenbaren beim Giti einen generellen Mangel an Griffigkeit auf nasser Piste.	Dem Aspire XP fehlt es an Feinschliff. Schwächen in Sachen Traktion, Seitenführung an der Hinterachse mau.	Lenkt präzise, aber nur schwache Verzögerung und spontaner Haftungsabriss hinten auf Yokohama.	Frühes Untersteuern, unharmonische Bremskraftverteilung, nur mäßig bei Aquaplaning.	Der Pirelli hadert mit Aquaplaning und verzögert schwach. Wenig Seitenführung, frühe ESP-Regeleingriffe.	Starke Verzögerung auf Linglong, im Handling aber zu wenig Seitenführung geringes Traktionsvermögen.	Lenkt recht spontan ein, aber sehr geringe Traktion. Und der Westlake zeigt Lastwechselreaktionen.	Der Rotalla bekommt die Antriebskraft nur mit Mühe auf die Straße. Unruhig beim Verzögern.	Sehr frühe Regeleingriffe von ABS und ESP. Außerdem: sehr langer Bremsweg auf dem Star Performer.	Langer Bremsweg, sehr träges Fahrverhalten, wenig Sicherheitsreserven. Der SA37 ist bei Nässe schwach.	Längster Bremsweg, sehr frühe ABS-Eingriffe, nur geringe Traktion und träges Lenken mit dem Sportnex.	Langer Bremsweg und eine stets sehr geringe Seitenführung: Bei Nässe ist der Achilles eine Gefahr.
TROCKEN																				
	Wert | Punkte																			
Bremsen, 100–0 km/h 40	35,8 m | 38	36,1 m | 37	35,9 m | 37	36,4 m | 35	35,1 m | 40	38,3 m | 29	36,3 m | 36	36,7 m | 35	37,1 m | 33	37,3 m | 32	38,1 m | 30	36,5 m | 35	37,8 m | 31	36,4 m | 35	37,8 m | 31	37,6 m | 31	37,8 m | 31	37,7 m | 31	37,4 m | 32	38,1 m | 30
Fahrsicherheit 30	– | 26	– | 19	– | 27	– | 30	– | 26	– | 17	– | 14	– | 23	– | 28	– | 17	– | 24	– | 25	– | 17	– | 9	– | 21	– | 22	– | 25	– | 18	– | 8	– | 15
Handling (1650 m), Zeit 20	1:14,3 min | 19	1:15,0 min | 18	1:14,2 min | 19	1:13,8 min | 20	1:14,3 min | 19	1:15,2 min | 18	1:15,8 min | 17	1:14,3 min | 19	1:14,0 min | 20	1:15,2 min | 18	1:14,3 min | 19	1:14,3 min | 19	1:15,2 min | 18	1:15,9 min | 17	1:14,8 min | 19	1:14,6 min | 19	1:14,2 min | 19	1:15,1 min | 18	1:16,1 min | 17	1:15,5 min | 18
Komfort 10	– | 7	– | 6	– | 7	– | 7	– | 7	– | 8	– | 7	– | 8	– | 7	– | 7	– | 7	– | 7	– | 8	– | 6	– | 6	– | 6	– | 6	– | 6	– | 6	– | 6
Rollwiderstandsindex 25	7,93 | 13	7,29 | 18	7,45 | 17	8,57 | 9	7,82 | 14	8,00 | 13	8,52 | 9	6,89 | 21	8,09 | 12	8,10 | 12	7,27 | 18	8,08 | 12	6,33 | 25	7,84 | 14	8,61 | 8	8,65 | 8	8,34 | 10	8,97 | 6	9,08 | 5	8,37 | 10
Slalom, Abstand 18 m 15	60,9 km/h | 15	60,1 km/h | 14	60,6 km/h | 14	61,5 km/h | 15	60,7 km/h | 14	60,0 km/h | 14	59,0 km/h | 13	60,0 km/h | 14	60,9 km/h | 15	60,6 km/h | 14	61,9 km/h | 15	61,8 km/h | 15	61,2 km/h | 15	58,0 km/h | 12	60,5 km/h | 14	60,8 km/h | 14	61,4 km/h | 15	60,3 km/h | 14	59,8 km/h | 14	60,4 km/h | 14
Vorbeirollger. 80 km/h 10	71 dB(A) | 9	72 dB(A) | 8	72 dB(A) | 8	71 dB(A) | 9	71 dB(A) | 9	70 dB(A) | 10	72 dB(A) | 8	72 dB(A) | 8	71 dB(A) | 9	70 dB(A) | 10	71 dB(A) | 9	72 dB(A) | 8	71 dB(A) | 9	71 dB(A) | 9	72 dB(A) | 8	72 dB(A) | 8	72 dB(A) | 8	72 dB(A) | 8	72 dB(A) | 8	71 dB(A) | 9
	Sehr sicheres Einlenkverhalten, sehr gute Verzögerung, ausgewogenes Fahrverhalten auf Continental.	Bremst stark, ist im Grenzbereich aber weniger lenkpräzise und ausgewogen. Geringer Rollwiderstand.	Der Bridgestone ist stark auf der Bremse. Gute Balance in Extremsituationen, hohe Kurvengeschwindigkeiten.	Der Premitra 5 ist sicher – bis ans absolute Limit. Vorhersehbarer Haftungsabriss, sehr flink, auch im engen Slalom.	Ventus Prime 3 heißt der Bremsprofi bei Trockenheit. Außerdem: stabil im Grenzbereich, gute Seitenführung.	Komfortabel und leise rollt der Vredestein, aber es fehlt ihm etwas an Griffigkeit – in Kurven, beim Bremsen.	Verzögert gut, aber mit frühen ABS-Eingriffen. Seitlich zu wenig Abstützung, neigt klar zum Untersteuern.	Sehr geringer Rollwiderstand, gute Bremsleistung. Aktive Hinterachse beim Ausweichen auf Bluresponse.	Hohe Sicherheitsreserven, schnelle Kurvengeschwindigkeiten, starke Traktion, aber wenig spritzig.	Gute Traktion mit dem Apollo, jedoch träges Einlenken, verzögertes Umsetzen. Leises Vorbeirollgeräusch.	Durch die Slalomgasse wedelt der BlueEarth am schnellsten. Überhaupt fährt er ausgesprochen ausgewogen.	Flink in engen Slalom-Wechselkurven und beim Handling. Der Pneu hat ein ausgewogenes Fahrverhalten.	Beste Effizienz, hoher Komfort, zügig im Slalom. Im Grenzbereich aber etwas verzögertes Lenkverhalten.	Ständiger Wechsel zwischen Unter- und Übersteuern im Grenzbereich mit dem Green Max von Linglong.	Der SA37 ist ausgewogen, tendiert im Grenzbereich aber zum Untersteuern. Lautes Geräusch.	Ausgewogenes, aber wenig aktives Fahrverhalten mit dem Setula S-Pace. Hohe Kurvengeschwindigkeiten.	Schnell und stabil in engen und weiten sowie Wechselkurven. Gute Trockenperformance mit dem UHP 3.	Der Goodride untersteuert im Grenzbereich recht früh, stellenweise etwas unruhige Hinterachse.	Höchster Rollwiderstand auf Nankang. Träge beim Spurwechsel, plötzliches Übersteuern im Grenzbereich.	Längster Bremsweg, instabiles Heck bei Lastwechseln, keine ausgewogene Balance mit dem ATR Sport 2.
150 Punkte	**127 Punkte**	**120 Punkte**	**129 Punkte**	**125 Punkte**	**129 Punkte**	**109 Punkte**	**104 Punkte**	**128 Punkte**	**124 Punkte**	**110 Punkte**	**122 Punkte**	**121 Punkte**	**123 Punkte**	**102 Punkte**	**107 Punkte**	**108 Punkte**	**114 Punkte**	**101 Punkte**	**90 Punkte**	**102 Punkte**
Gesamtwertung 300	**264 Punkte**	**247 Punkte**	**247 Punkte**	**242 Punkte**	**240 Punkte**	**222 Punkte**	**218 Punkte**	**218 Punkte**	**212 Punkte**	**211 Punkte**	**199 Punkte**	**196 Punkte**	**194 Punkte**	**192 Punkte**	**188 Punkte**	**184 Punkte**	**177 Punkte**	**174 Punkte**	**159 Punkte**	**152 Punkte**
PLATZIERUNG	**1** Top-Performance bei Nässe, stark bei Trockenheit: Testsieg des ContiPremium-Contact 6.	**2** Rang zwei für den Premacy 4 von Michelin, der seine Stärken auf nasser Piste ausspielen kann.	**2** Sehr sicher im Trockenen, agil bei Nässe: Der Turanza T005 ist absolut empfehlenswert.	**4** Ausgewogen gute Leistungen bietet der preisgünstige Maxxis; recht lange Nass-Bremswege.	**5** Sehr starke Trockenperformance, sicher bei Nässe: Empfehlung für den Ventus Prime 3.	**6** Spätes Aquaplaning, komfortabel, leise: Der Ultrac ist kein Sportler, aber ausgewogen.	**7** Empfehlung für den alten Falken. Bei Nässe sicher, auf trockenem Asphalt brav, aber griffig.	**7** Niedriger Rollwiderstand, sehr gute Trockenperformance. Aber: Bei Nässe schwächelt der Dunlop.	**9** Sicheres Fahrverhalten auf trockener Piste mit dem Giti. Ist es nass, fehlt ihm generell Grip.	**10** Solide Resultate für den Apollo Aspire XP. Insgesamt aber zu wenig griffig für eine Empfehlung.	**11** Der abgelöste BlueEarth-A AE 50 bietet Grip im Trockenen. Bei Nässe aber wenig ausgewogen.	**12** Nässe ist nicht das Metier des Firestone Roadhawk. Bei Trockenheit hingegen performt er prima.	**13** Der effizienteste Reifen im Test ist der Pirelli. Griffig im Trockenen, aber zu rutschig bei Nässe.	**14** Kurze Bremswege bei Nässe, subjektiv aber ist der Linglong nicht ausreichend griffig.	**15** Befriedigende Ergebnisse im Trockenen auf dem Westlake SA 37, bei Nässe aber zu nervös.	**16** Flink auf trockener Fahrbahn, bei Nässe hingegen ist der Rotalla unruhig, hat wenig Traktion.	**17** Langer Bremsweg und wenig Seitenführung bei Nässe. Ist es trocken, funktioniert der UHP 3.	**18** Trotz des gleichen Profildesigns ist der Goodride vor allem subjektiv weniger griffig als der Westlake.	**19** Hoher Rollwiderstand und generell ein mangelhaftes Grip-Niveau mit dem Nankang.	**20** Bei Nässe ist der Achilles ein Sicherheitsrisiko und zeigt auch bei Trockenheit Schwächen.

[1] für einen Satz Reifen inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer zuzüglich Montage.
[2] Herstellerangaben

Updates für die Test-Profile

APOLLO ab DOT 0520: geringerer Rollwiderstand, verbessertes Handling. **CONTINENTAL** ab DOT 0820: Nassgriff und Trockenbremsen verbessert, geringerer Verschleiß, etwas höherer Rollwiderstand. **FALKEN** Nachfolger ZE310 Ecorun bereits im Handel, zum Zeitpunkt des Einkaufs in der getesteten Dimension nicht erhältlich. **MAXXIS** Update ab 2019 (entspricht den von uns gekauften Reifen). **VREDESTEIN** ab DOT 0120: Verbesserungen beim Handling, geringerer Rollwiderstand. **YOKOHAMA** Nachfolger BlueEarth-GT AE51 ab Frühjahr 2020 im Handel. **NANKANG** Update im vierten Quartal 2019: Verbesserung von Rollwiderstand und Nassgriff. **PIRELLI** ab DOT 0120 von einer neueren Generation (Namenszusatz: C2) des Testprofils Cinturato P7 abgelöst; soll besonders bei Nässe griffiger sein. **ACHILLES, WESTLAKE** keine Angabe.



Viel Masse ist schlecht für Rollwiderstand und Komfort.



Der richtige Fülldruck ist entscheidend.

Die Härte des Gummis hat z. B. Auswirkungen auf die Griffigkeit und den Verschleiß.

