

Testwagen

Für die Fahrversuche nutzten wir den Skoda Superb Combi 2.0 TDI mit 110 kW/150 PS und Doppelkupplungsgetriebe (ab 33 450 Euro), der alle Strapazen der intensiven Testprozedur klaglos überstand.

Continental

contidrom

Sommer-Reifentest

Von Martin Urbanke



Rund 500 Euro für einen Satz neuer 18-Zoll-Reifen sind schnell fällig. Aber welches der zehn getesteten Profile für den Sommer ist so viel Geld wirklich wert?

Mein Auto hat doch ABS und ESP, ist es da überhaupt nötig, teure Reifen zu kaufen, oder reicht auch ein günstiges Produkt aus Fernost? Kommt ganz darauf an. Unser Test zeigt: Es ist kompliziert. Denn es gibt Billig-Pneus, die selbst das sensibelste Dynamik-Regelsystem vor beinahe unlösbare Aufgaben stellen, aber auch preiswerte Alternativen zu bekannten Premium-Profilen mit Top-Performance.

Klarheit schafft unser Test, an dem zehn aktuelle Produkte teilgenommen haben. Etablierte Marken wie Bridgestone, Continental, Michelin, Pirelli und Yokohama, preisgünstige Reifen von Apollo, Kumho, Maxxis und Nankang sowie ein Ganzjahrespneu (Michelin) stellten sich unserem detaillierten Vergleich. Eine Woche lang fuhren wir auf nasser und

trockener Straße, prüften, maßen und testeten, um Ihnen sagen zu können, welcher Reifen Sie sicher durch die nächste Sommersaison bringen kann.

Jedes Auto fährt nur so sicher wie seine Reifen

Noch einmal in aller Deutlichkeit formuliert: Allein die Reifen stellen den Kontakt zwischen Auto und Straße her. Deshalb kann selbst die cleverste Regelelektronik nur das bewirken, was die Reifen auch übertragen können. ABS und ESP sind also immer nur so gut wie die montierten Reifen. Unser Testwagen, ein Skoda Superb Combi, hat seine Fähigkeiten bereits in etlichen Vergleichstests bewiesen und auch die Reifentest-Strapazen zuverlässig verkraftet.

Dennoch offenbart er je nach montiertem Reifen eklatante Unterschiede in der Fahrsi-

cherheit: So umrundet er den bewässerten Nasshandling-Kurs auf vier Conti Premium-Contact6 mit stoischer Ruhe und ist dabei über zehn Sekunden schneller als auf einem Satz Nankang AS-1. Obwohl die Fahrdynamiksysteme hier beinahe durchgehend eingreifen, sorgen diese Reifen mit empfindlichen Lastwechselreaktionen sowie ausgeprägtem Untersteuern einerseits und abruptem Übersteuern andererseits für hektische Betriebsamkeit am Lenkrad. Sicheres Fahren geht anders. Sicheres Bremsen auch: Auf nasser Piste benötigen wir 57,7 m, um mit den Contis aus 100 km/h anzuhalten. Auf den Nankang-Pneus messen wir 77,8 m – das entspricht einer Restgeschwindigkeit von über 50 km/h. Bester Bremsler auf Nässe ist übrigens der Michelin Cross Climate+, der einzige Ganzjahresreifen im Test. Seine lamellierte Profilstruktur wirkt in diesem Fall wie ein Scheibenwischer für die Straße. Doch bei Kurvenfahrt fällt die Performance der kalteelastischen Mischung im direkten Vergleich

zu den meisten Sommerspezialisten ab. Dass ein Allseason stets ein Kompromiss bleibt, zeigen auch die Trocken-Resultate: Hier bremst der Cross Climate+ mit 39,2 Metern genauso schlecht wie die Profile von Kumho und Nankang. Am ehesten noch kommt aus 100 km/h erneut der Conti zum Stehen: 36 Meter. Im Trockenen liegen die Messergebnisse der zehn Wettbewerber aber insgesamt dichter zusammen als bei Nässe. Sämtliche Daten zu allen Testdisziplinen

Sonderkonditionen für ARCD-Mitglieder

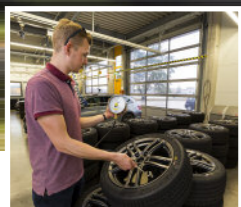
Beim Kauf von Sommerreifen in einer der bundesweiten Filialen des ARCD-Partners Vergölst können Sie bei Vorlage Ihrer Clubkarte bares Geld sparen: Als Clubmitglied erhalten Sie einen ARCD-Rabatt von fünf Prozent auf Reifen, Felgen, Komplettträder und die Montagekosten – und auf sonstige Autoservice-Leistungen sogar zehn Prozent. Mehr zu diesem Angebot finden Sie unter www.vergoelst.de im Internet.



Test-Ergebnisse: 235/45 R 18



Wasser marsch:
Auf dem Nasshandlingskurs
offenbaren sich eklatante Unter-
schiede in der Fahrsicherheit.



Eine akribische
Kontrolle des Füll-
drucks ist Pflicht.

Testrad

Für alle Outdoor-Tests nutzten wir die einteilige, in Deutschland gegossene Felge „Dezent TZ“ im sportlichem Doppelspeichen-Look, Farbton Graphite matt. Verfügbar in Silber sowie Schwarz frontpoliert, Größe: 15 bis 19 Zoll. Mit ECE-Genehmigung oder ABE für viele Fahrzeuge. Ab 84 Euro, drei Jahre Garantie.



Sommerreifen

Brand	Model	Price	Label Class
Continental	Premium Contact 6 (98Y)	555 € ¹	C/A/72 dB(A) ²
Michelin	Primacy 4 (98Y)	590 € ¹	B/A/70 dB(A) ²
Maxxis	PremiTRA HP 5 (98W)	345 € ¹	C/A/70 dB(A) ²
Pirelli	Cinturato P7 (94W)	465 € ¹	C/A/71 dB(A) ²
Bridgestone	Turanza T005 (98Y)	540 € ¹	B/A/72 dB(A) ²
Yokohama	BluEarth-A AE-50 (94W)	470 € ¹	C/A/71 dB(A) ²
Michelin	Cross Climate+ (98Y M+S)	645 € ¹	C/B/69 dB(A) ²
Apollo	Aspire XP (98Y)	400 € ¹	C/A/70 dB(A) ²
Kumho	Ecsta HS 51 (98W)	325 € ¹	C/C/71 dB(A) ²
Nankang	NK Comfort AS-1 (98W)	265 € ¹	E/C/71 dB(A) ²

NASS

Test	Brand	Value	Points
Aquaplaning, längs	Continental	74,0 km/h	25
	Michelin	72,3 km/h	23
Aquaplaning, quer	Continental	-	10
	Michelin	-	8
Bremsen, 100-0 km/h	Continental	57,7 m	40
	Michelin	60,6 m	38
Fahrsicherheit	Continental	-	45
	Michelin	-	44
Handling (1823 m), Zeit	Continental	1:30,0 min	20
	Michelin	1:34,2 min	20
Kreisbahn, Zeit	Continental	11,54 s	20
	Michelin	11,52 s	9



Mit allen Wassern gewaschen: Der Conti fährt mit Abstand die meisten Punkte in dieser Wertung ein.

Brav untersteuernd absolviert der Michelin die Nässe-Tests. Das bremsst ihn ein, lässt sich aber gut beherrschen.

Trotz des günstigen Preises liefert der Maxxis starke Resultate ab: schnell, sicher und problemlos.

Der P7 passt gut zur Regel-Elektronik (ESC) des Test-Skoda. Zudem: präzise, neutral und sehr mittelsam.

Unempfindlich gegen Aquaplaning, doch die Bremsleistung kann im Notfall nicht überzeugen.

Bietet auch im Regen eine gute Bremsleistung. Problemlose Fahreigenschaften auf Nässe und darum flott.

Extrem stark im Bremstest, braucht aber bei Kurvenfahrt recht oft Hilfe vom ESC. Zähne Lenkreaktionen.

Auf Nässe zeigt der Aspire XP Schwächen im Bremstest und in der Fahrsicherheit. Gut bei Aquaplaning.

Zu wenig Nass-Grip führt zu enttäuschend langen Bremswegen. Ein Trost: hoher Aquaplaning-Schutz.

Zeigt tückische Reaktionen im Grenzbereich, wenig Stabilität bei flotter Fahrt. Sehr lange Bremswege: 0 Punkte.

150 Punkte	142 Punkte	118 Punkte	126 Punkte	119 Punkte	112 Punkte	114 Punkte	105 Punkte	101 Punkte	73 Punkte	48 Punkte
-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------	------------------

TROCKEN

Test	Brand	Value	Points
Bremsen, 100-0 km/h	Continental	36,0 m	40
	Michelin	36,6 m	40
Fahrsicherheit	Continental	-	30
	Michelin	-	29
Handling (1650 m), Zeit	Continental	0:59,3 min	20
	Michelin	0:59,7 min	19
Komfort	Continental	-	10
	Michelin	-	8
Rollwiderstandsindex	Continental	8,34	25
	Michelin	7,20	16
Slalom, Abstand 18 m	Continental	62,8 km/h	15
	Michelin	60,6 km/h	13
Vorbeirollger. 80 km/h	Continental	71 dB(A)	15
	Michelin	71 dB(A)	7



Bestwert im Bremsversuch, sehr sichere Fahreigenschaften, bei Bedarf schnell – noch ein Kapitelsieg.

Bleibt dem Conti dicht auf den Fersen. Rollt mit dem niedrigsten Energiebedarf ab – das senkt den Verbrauch.

Positive Bilanz: kurze Bremswege, leises Geräusch. Rollwiderstand und Komfort sind nicht optimal.

Setzt spontan und exakt um, neutrales Eigenlenkverhalten, zeigt nur sanfte Lastwechselreaktionen.

Niedriger Rollwiderstand, hohe Verzögerung im Bremstest – bei Trockenheit gibt der Turanza ein gutes Bild ab.

Kein Sportler, aber im besten Sinne unauffällig. Vorzüge: Rollwiderstand, Lenkpräzision, Rückmeldung.

Gut für einen Ganzjahresreifen. Rollt jedoch lauter ab und verursacht längere Bremswege.

Absolviert alle Prüfungen ohne Schwierigkeiten. Seine recht weiche Seitenwand bremsst ihn im Slalomtest ein.

Stoppt genauso schwach wie der mitgetestete Allseason. Fahrsicherheit ok, aber hoher Rollwiderstand.

Höchster Rollwiderstand, leicht frontlastige Balance, bremsmäßig. Der AS-1 bleibt das Schlusslicht.

150 Punkte	135 Punkte	134 Punkte	121 Punkte	123 Punkte	127 Punkte	121 Punkte	114 Punkte	115 Punkte	108 Punkte	101 Punkte
-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Gesamtwertung 300	277 Punkte	252 Punkte	247 Punkte	242 Punkte	239 Punkte	235 Punkte	219 Punkte	216 Punkte	181 Punkte	149 Punkte
--------------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

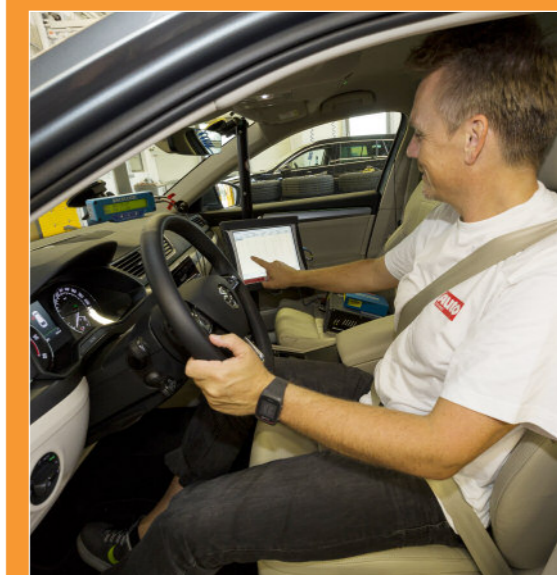
PLATZIERUNG

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Klarer Sieger: Conti. Maximale Sicherheit, hoher Komfort, souveräne Fahrdynamik.	Gut im Regen, sehr gut im Trockenem und der beste Spritsparer.	Leichte Komforteinbußen – sonst fährt der Maxxis auf dem Niveau von Premium-Pneus.	Überzeugt jederzeit mit einem sportiven Fahrgefühl. Stark: Bremsen auf Nässe.	An sich ein echter Allrounder, doch lange Nass-Bremswege verhindern eine Empfehlung.	Bleibt bis zum Ende der Testreihe frei von Schwachpunkten. Günstiger Rollwiderstand.	Schlägt sich wacker – aber gute Sommerprofile sind besser. Bonus: wintertauglich!	Feucht Straßen bringen den Pneu ans Limit, ansonsten zeigt er ordentliche Leistungen.	Lange Bremswege und zu wenig Haftung auf Nässe – der Test deckt die Schwächen auf.	Ist es griffig, funktioniert der Nankang noch passabel, doch auf Nässe verliert er den Halt.

¹ Stichprobenartig ermittelte durchschnittliche Preise (Händler und Internet) für einen Satz Reifen inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer zuzüglich Montage.
² Herstellerangaben

finden Sie in der großen Tabelle auf der linken Seite. Unter dem Strich entpuppt sich der Conti Premium Contact 6 als bester Reifen im Test. Er ist sein Geld auf jeden Fall wert – genau wie der zweitplatzierte Michelin Primacy 4. Der neu entwickelte Franzose empfiehlt sich wegen seines geringen Rollwiderstands besonders als Spritsparer. Auf Rang drei landet der Maxxis PremiTRA HP 5, der zwar weniger kostet, aber fast genauso viel kann. Auch die Profile von Pirelli und Yokohama verdienen unsere Empfehlung. Der neue Bridgestone Turanza T005 glänzt zwar mit hoher Energieeffizienz, patzt aber im Nassbremsen: 66,6 m sind zu viel. Apollo Aspire XP und Kumho Ecsta HS 51 (wird von Ecsta HS 52 ersetzt) sind nur bedingt zu empfehlen. Der Nankang kostet zwar am wenigsten, lohnt sich aber nicht, da er weder in der Fahrsicherheit noch bei den Bremstests überzeugt. Teuerster Reifen im Test ist der Allseason von Michelin. Vorteil: Wintereigenschaften. Nachteil: mäßige Sommer-Performance.

So testen wir



- EINKAUF** Wir testen nur Produkte, die wir selbst – verdeckt – im Handel einkaufen. So können wir sicher sein, dieselben Reifen zu testen, die Sie später fahren.
- 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.
- Fahrsicherheit** Unsere routinierten Testfahrer beurteilen das Verhalten in Extremsituationen. Hierbei geht es weniger um absolute Geschwindigkeit. Wichtiger ist eine möglichst intuitive und einfache Beherrschbarkeit.



Updates für die Test-Profil

Apollo Keine Änderungen. **Bridgestone** Keine Änderungen. **Continental** Keine Änderungen. **Kumho** Das Profil Ecsta HS 51 läuft 2019

aus und wird sukzessive durch das Nachfolge-Modell Ecsta HS 52 ersetzt. **Maxxis** Keine Änderungen. **Michelin** Keine Änderungen.

Nankang Überarbeitete Version AS-2. **Pirelli** Keine Änderungen. **Yokohama** Keine Änderungen.

235/45 R 18

Passt z. B. auch auf:

- Alfa Romeo 159/Spider/Brera
- Ford Mondeo/S-Max/Galaxy
- Peugeot 407/508/RCZ
- Suzuki Kizashi
- Citroën DS 5
- Opel Astra/Insignia
- Skoda Superb
- VW Passat