

Sommer Reifentest

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?

So testen wir



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 den etablierten 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 un-

serem 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 Fahrsicherheit: So umrundet er den bewässerten Nasshandling-Kurs auf vier Conti PremiumContact6 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 Betriebssamkeit 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 Bremsen auf Nässe ist übrigens der Michelin CrossClimate+, 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 kälte-

elastischen Mischung im direkten Vergleich zu den meisten Sommer-spezialisten ab. Dass ein Allseason-stets ein Kompromiss bleibt, zeigen auch die Trocken-Resultate: Hier bremsst der CrossClimate+ mit 39,2 Metern genauso schlecht wie die Profile von Kumho und Nankang. Am ehesten 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

finden Sie in der großen Tabelle auf der nächsten Seite. Unterm Strich entpuppt sich der Conti Premium-Contact6 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 Empfeh-

lung. 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 Bremsstests überzeugt. Teuerster Reifen im Test ist der Allseason von Michelin. Vorteil: Wintereigenschaften, Nachteil: mäßige Sommer-Performance. **Martin Urbanke** >

Testwagen

Für die Fahrversuche nutzten wir den 150 PS starken Skoda Superb Combi 2.0 TDI mit Doppelkupplungsgetriebe (ab 33.450 Euro), der alle Strapazen der intensiven Testprozedur klaglos überstand



Im Test

Apollo
Aspire XP;
400 Euro¹

Bridgestone
Turanza T005
540 Euro¹

Continental
PremiumContact 6
555 Euro¹

Kumho
Ecsta HS 51
325 Euro¹

Maxxis
Premitra HP 5
345 Euro¹

Michelin
CrossClimate +
645 Euro¹

Michelin
Primacy 4
590 Euro¹

Nankang
NK Comfort AS-1
265 Euro¹

Pirelli
Cinturato P7
465 Euro¹

Yokohama
BluEarth-A AE-50
470 Euro¹

235/45 R 18

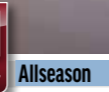
Passt z. B. auch auf:

- Alfa Romeo 159/Spider/Brera
- Citroën DS5
- Ford Mondeo/S-MAX/Galaxy
- Opel Astra/Insignia
- Peugeot 407/508/RCZ
- Skoda Superb
- Suzuki Kizashi
- VW Passat

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

Test-Ergebnisse: 235/45 R 18


Wasser Marsch: Auf dem Nasshandlungskurs offenbaren sich eklatante Unterschiede in der Fahrsicherheit




Eine akribische Kontrolle des Fülldrucks ist Pflicht

Sommer	TESTSIEGER		SEHR EMPFEHLENSWERT		SEHR EMPFEHLENSWERT		SEHR EMPFEHLENSWERT		SEHR EMPFEHLENSWERT		Allseason
Apollo Aspire XP (98Y)	Bridgestone Turanza T005 (98Y)	Continental PremiumContact6 (98Y)	Kumho Ecsta HS 51 (98W)	Maxxis Primacy HP 5 (98W)	Michelin Primacy 4 (98Y)	Nankang NK Comfort AS-1 (98W)	Pirelli Cinturato P7 (94W)	Yokohama BluEarth-A AE-50 (94W)	Michelin Cross Climate+ (98Y M+S)		
Preis: 400 Euro ¹ Labelklassen: C/A/70 dB(A) ²	Preis: 540 Euro ¹ Labelklassen: B/A/72 dB(A) ²	Preis: 555 Euro ¹ Labelklassen: C/A/72 dB(A) ²	Preis: 325 Euro ¹ Labelklassen: C/C/71 dB(A) ²	Preis: 345 Euro ¹ Labelklassen: C/A/70 dB(A) ²	Preis: 590 Euro ¹ Labelklassen: B/A/70 dB(A) ²	Preis: 265 Euro ¹ Labelklassen: E/C/71 dB(A) ²	Preis: 465 Euro ¹ Labelklassen: C/A/71 dB(A) ²	Preis: 470 Euro ¹ Labelklassen: C/A/71 dB(A) ²	Preis: 645 Euro ¹ Labelklassen: C/B/69 dB(A) ²		

Nass

	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte
Aquaplaning, längs	25 74,1 km/h	24 74,3 km/h	24 74,0 km/h	23 75,1 km/h	25 73,2 km/h	22 72,3 km/h	22 68,2 km/h	17 74,2 km/h	24 70,8 km/h	20 70,4 km/h	19 70,4 km/h
Aquaplaning, quer	10 -	9 -	10 -	8 -	9 -	6 -	6 -	7 -	6 -	3 -	3 -
Bremsen, 100 - 0 km/h	40 65,8 m	22 66,6 m	21 57,7 m	38 73,1 m	8 59,2 m	35 60,6 m	33 77,8 m	0 58,8 m	36 59,0 m	35 54,6 m	40 54,6 m
Fahrsicherheit	45 -	20 -	30 -	44 -	10 -	31 -	32 -	6 -	30 -	28 -	21 -
Handling (1823 m), Zeit	20 1:34,0 min	16 1:32,8 min	17 1:30,0 min	20 1:38,0 min	12 1:31,2 min	19 1:34,2 min	16 1:40,2 min	10 1:36,6 min	13 1:33,4 min	16 1:36,0 min	14 1:36,0 min
Kreisbahn, Zeit	10 11,49 s	10 11,28 s	10 11,54 s	9 11,75 s	9 11,43 s	10 11,52 s	9 11,81 s	9 11,69 s	9 11,58 s	9 12,08 s	8 12,08 s
	Auf Nässe zeigt der Aspire XP Schwächen im Bremstest und in der Fahrsicherheit. Gut bei Aquaplaning	Unempfindlich gegen Aquaplaning, doch die Bremsleistung kann im Notfall nicht überzeugen	Mit allen Nassern gewaschen: Der Conti fährt mit Abstand die meisten Punkte in dieser Wertung ein	Zu wenig Nassgrip führt zu enttäuschend langen Bremswegen. Ein Trost: hoher Aquaplaning-Schutz	Trotz des günstigen Preises liefert der Maxxis starke Resultate ab: schnell und problemlos	Brav untersteuert und absolviert der Michelin die Nässe-Fests. Das lässt sich aber gut beherrschen	Zeigt tückische Reaktionen im Grenzbereich, wenig Stabilität bei flotter Fahrt. Sehr lange Bremswege: 0 Punkte.	Der P7 passt gut zur Regel-Elektronik (ESC) des Test-Skoda. Zudem: präzise, neutral und sehr mitteilnehmend	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	
150 Punkte	101 Punkte	112 Punkte	142 Punkte	73 Punkte	126 Punkte	118 Punkte	48 Punkte	119 Punkte	114 Punkte	105 Punkte	

Trocken

	Wert / Punkte	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 37,4 m	34 36,8 m	35 36,0 m	40 39,2 m	28 36,4 m	38 36,6 m	36 39,2 m	28 37,5 m	33 37,8 m	32 39,2 m	28 39,2 m
Fahrsicherheit	30 -	21 -	25 -	29 -	21 -	20 -	27 -	18 -	26 -	22 -	23 -
Handling (1650 m), Zeit	20 1:00,3 min	18 1:00,7 min	17 0:59,3 min	20 1:00,7 min	17 1:00,2 min	18 0:59,7 min	19 1:00,9 min	17 1:00,2 min	18 1:00,4 min	18 1:00,4 min	18 1:00,4 min
Komfort	10 -	7 -	7 -	8 -	6 -	6 -	8 -	7 -	8 -	8 -	7 -
Rollwiderstandsindex	25 8,16	17 7,46	22 8,34	16 8,49	15 8,31	16 7,20	24 8,92	11 8,19	17 7,68	21 7,78	20 7,78
Slalom, Abstand 18 m	15 57,3 km/h	10 62,4 km/h	14 62,8 km/h	15 60,4 km/h	13 61,0 km/h	13 60,6 km/h	11 58,9 km/h	11 60,6 km/h	13 59,2 km/h	12 59,7 km/h	12 59,7 km/h
Vorbremsung, 80 km/h	10 70 dB(A)	8 71 dB(A)	7 71 dB(A)	7 70 dB(A)	8 68 dB(A)	10 71 dB(A)	7 69 dB(A)	9 70 dB(A)	8 70 dB(A)	8 72 dB(A)	6 72 dB(A)
	Absolviert alle Prüfungen ohne Schwierigkeiten. Seine recht weiche Seitenwand bremsst ihn im Slalomtest ein	Niedriger Rollwiderstand, hohe Verzögerung im Bremstest - bei Trockenheit gibt der Turanza ein gutes Bild ab	Bestwert im Bremsversuch, sehr sichere Fahreigenschaften, bei Bedarf schnell - noch ein Kapitelsieg	Stoppt genauso schwach wie sehr sichere Allseason, aber hoher Rollwiderstand	Positive Bilanz: kurze Bremswege, leises Geräusch. Rollwiderstand und Komfort sind nicht optimal	Bleibt dem Conti dicht auf den Fersen. Rollt mit dem niedrigsten Energiebedarf ab - das senkt den Verbrauch	Höchster Rollwiderstand, leicht frontlastige Balance, bremsst mäßig. Der AS-1 bleibt das Schlusslicht	Setzt spontan und exakt um, neutrales Eigenlenkverhalten, zeigt nur sanfte Lastwechselreaktionen	Kein Sportler, aber im besten Sinne unauffällig. Vorzüge: Rollwiderstand, Lenkpräzision, Rückmeldung	Gut für einen Ganzjahresreifen. Rollt jedoch lauter ab und verursacht längere Bremswege	
150 Punkte	115 Punkte	127 Punkte	135 Punkte	108 Punkte	121 Punkte	134 Punkte	101 Punkte	123 Punkte	121 Punkte	114 Punkte	
Gesamtwertung 300	216 Punkte	239 Punkte	277 Punkte	181 Punkte	247 Punkte	252 Punkte	149 Punkte	242 Punkte	235 Punkte	219 Punkte	

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

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

Updates für die Test-Profile

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.



Testrad

Für alle Outdoor-Tests nutzen wir die einteilige, in Deutschland gegossene Felge DEZENT TZ im sportlichen 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.