



Als Testfelgen auf dem Opel Astra OPC dienten attraktive Leichtmetallräder von Rondell. Das Zehn-Speichen-Rad (Design 36) kostet in der Größe 8 x 18 Zoll 160 Euro, das Design 29 ist für 150 Euro zu haben

REIFENTEST

## Elfer-Rad: Reifentest im Format 225/40-18

**Winterreifen-Pflicht hin oder her - der nächste Sommer kommt bestimmt und somit auch die Entscheidungsfindung für den richtigen Sommerreifen. Wo die Stärken der elf sportlichsten Produkte liegen, klärt ein aufwändiger Test**

Zwei Opel Astra OPC, elf unterschiedliche Reifenfabrikate in der Dimension 225/40-18, davon jeweils zwei Satz, macht insgesamt 88 Pneus, aufgezogen auf 88 Rondell-Felgen in der Größe 8 x 18 Zoll – der logistische Aufwand für den diesjährigen Sommerreifentest ist demnach nicht von schlechten Eltern. Und mag die Vorplanung auch noch so akribisch sein, das Unterfangen hängt trotzdem noch am seidenen Faden: Spielt das Wetter nicht mit, ist alles für die Katz. Aber das Glück ist bekanntlich mit den Tüchtigen – Rom empfängt die Testcrew mit sonnigen 15 Grad Celsius. Das vor den Toren der Ewigen Stadt angesiedelte, neue Bridgestone-Testgelände empfiehlt sich also mit optimalen Bedingungen, die auch zwingend nötig sind, um den ausgewählten Pneus auf den Zahn zu fühlen. Der Markt der Ultra High Performance-Pneus ist hart umkämpft. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Produkten sind demnach teilweise nur hauchdünn. Um die jeweiligen Stärken jedes Einzelnen explizit herauszustellen, bietet das beim sport auto-Reifentest neu eingeführte Punktesystem eine entsprechende Transparenz.

Hierbei liegt sowohl in den Nass- als auch in den gewichtigeren Trockendisziplinen der Schwerpunkt auf dem Handling, also auf der besten Rundenzeit. Der Beste in der jeweiligen Disziplin erhält dabei die maximal mögliche Punktzahl. Aber auch das möglichst neutrale Fahrverhalten im Grenzbereich, die gebotene Lenkpräzision und natürlich die Verzögerungsleistungen sowie das Aquaplaningverhalten fließen in die Gesamtbewertung mit ein.

Test und Technik

## [Reifentest im Format 225/40-18](#)



Eine harte Prüfung für Bridgestone Potenza RE050A, den neuen Continental SportContact 3, Dunlop SP Sport Maxx, Falken FK-452, Fulda Carat Exelero, Hankook Ventus S1 evo, Kumho Ecsta SPT KU 31, den überarbeiteten Michelin Pilot Sport, die etablierten Pirelli P Zero Nero und Toyo Proxes T1-R sowie den neu hinzugekommenen Herausforderer von Yokohama, den ab Frühjahr im Handel erhältlichen Advan Sport.

Bereits die teilweise stark differierenden Profilbilder der elf Kontrahenten verdeutlichen die unterschiedlichste Herangehensweise an die Thematik Ultra High Performance-Reifen. Ein relativ hoher Negativanteil bei der Profilgestaltung, wie etwa beim Fulda, bietet eine gute Wasserabführung, die beim Aquaplaning eine große Rolle spielt. Große, zusammenhängende Blöcke an den Profil-außenseiten, wie beispielsweise bei den asymmetrischen Konstruktionen von Michelin, Hankook und Yokohama, gewährleisten hingegen eine hohe Kurvenstabilität.

Um den klassischen Spagat zwischen Trockenperformance und Nässeigenschaften zu leisten, spielen zudem der konstruktive Aufbau und auch die Mischungen eine entscheidende Rolle. Viele Wege scheinen also im wahrsten Sinn des Wortes nach Rom zu führen.

Die dort zum Test angetretenen Asiaten verstehen es, sich zunächst eindrucksvoll in Szene zu setzen. Unter den sechs Schnellsten beim Trockenhandling tummeln sich Bridgestone, Kumho, Yokohama, Falken und Hankook. Letztgenannter Koreaner markiert in der Königsdisziplin sogar die Spitze des Feldes, er kann die schnellste Zeit auf dem selektiven, 1,8 Kilometer langen Kurs für sich in Anspruch nehmen.

Nur der Michelin ist in der Lage, als einziger Europäer in der asiatischen Spitzengruppe mitzumischen. Wobei sich die zeitlichen Unterschiede auf dem 240 PS starken Fronttriebler per se in Grenzen halten. Der Dunlop Sport Maxx, auf Grund seiner Rundenzeit auf Rang neun angesiedelt, verfehlt die Bestmarke um nicht mal eine Sekunde. Dabei kann er zwar nicht mit dem hohen Gripniveau des Hankook aufwarten und fühlt sich leichten Lastwechselreaktionen zugeneigt, bietet im Gegenzug aber ein präziseres Lenkgefühl.

Auch der Michelin tendiert dazu, Lastwechsel mit einem agilen Heck zu beantworten. Was aber auch im Fall des Franzosen mehr einer gesteigerten Agilität des Opel Astra Vorschub leistet, als den Fahrer vor ernste Probleme zu stellen. Denn die Heckschwünks treten sacht und keineswegs plötzlich in Erscheinung. Somit ist der Michelin bei den Trockenübungen in der Lage, unterm Strich die meisten Punkte zu sammeln. Vor allem beim Bremsen sowie beim Einlenkverhalten ist er in seiner aktuellen Spezifikation nicht zu schlagen.

Mit einer derart guten Lenkpräzision kann der Bridgestone zunächst nicht ganz aufwarten. Aber dank seines ausgewogenen Fahrverhaltens und der hohen Seitenführungskräfte gehört der RE050A beim Trockenhandling trotzdem zur Spitzengruppe.

Hinter den Schnellsten formiert sich ein dicht gedrängtes Feld. Kumho, Yokohama, Falken, Pirelli, Continental und Dunlop liegen zeitlich auf etwa einem Niveau. Subjektiv fehlt es dem Kumho etwas an Exaktheit in der Lenkung. Der Advan Sport, der FK-452, der P Zero Nero, der SportContact3 und

auch der Sport Maxx warten mit einem deutlich präziseren Feedback und Einlenkverhalten auf. Überraschungen im Grenzbereich sind allen fünf Probanden

fremd.

Dass sich der neue Continental nicht ganz oben im Feld platzieren kann, liegt an seiner ausgeprägteren Neigung zum Untersteuern. Der zweite Neuling, der Yokohama, zeigt sich ausgewogener.

Am stärksten kommt das Schieben über die Vorderachse beim Toyo und beim Fulda zum Tragen. Wobei sich der Carat Exelero dadurch natürlich als sicherer Weggefährte zu präsentieren weiß. Wohingegen der Proxes T1-R sehr sensibel auf Lastwechsel reagiert und eine kundige Hand fordert, um das Übersteuern zu korrigieren.

Bei der Bremsprüfung auf trockenem Geläuf sortiert sich der Toyo im soliden Mittelfeld ein. Der Fulda wiederum bildet mit dem Falken in puncto Verzögerungsleistung das Schlusslicht. Die Spitze markieren der Pirelli und der Michelin, knapp gefolgt von Bridgestone und Dunlop.

Somit rangiert nach den Trockenprüfungen, bei denen maximal 150 Punkte vergeben werden können (Nässe maximal 100 Punkte), der Michelin an vorderster Front. Aber der Bridgestone ist dem Pilot Sport auf den Fersen, knapp dahinter ordnen sich Hankook, Yokohama, Pirelli und Dunlop ein.

Beim Bremstest auf nasser Straße rutschen der Michelin Pilot Sport und der Dunlop Sport Maxx dann aber ins Mittelfeld ab. Während der Pirelli P Zero und der Bridgestone RE050A auch in dieser Disziplin kräftig punkten können. Zudem macht der Fulda Carat Exelero hier Boden gut und zeigt mit einem Bremsweg von 50,1 Meter eine durchaus ansprechende Leistung. Der Falken hingegen liegt mit 55,4 Meter über sieben Meter hinter dem Besten zurück. Auch der Hankook und der Kumho hinken beim Nassbremsen hinterher und lassen noch Raum für Verbesserungen.

Top hingegen der Toyo, der es zudem versteht, mit hervorragenden Leistungen im Aquaplaning wie auch im Nasshandling seine Vorzüge auf regnerischer Piste unter Beweis zu stellen. Zusammen mit dem Bridgestone RE050A liegt er beim Nasshandling auf oberstem Niveau.

Wenngleich der Pirelli P Zero Nero auf dem künstlich bewässerten, 1170 Meter langen Kurs nicht zu schlagen ist. Der Italiener besticht mit einem sehr hohen Gripniveau und einem im Grenzbereich neutralen Verhalten. Lediglich bei der Lenkpräzision muss er sich knapp hinter dem Dunlop Sport Maxx einreihen.

Überraschend gut zieht sich auch der Michelin aus der Nasshandling-Affäre – bislang nicht unbedingt die bevorzugte Disziplin des Franzosen. Die neue Michelin-Teststrecke in Ladoux scheint sich auszuzahlen. Das Gripniveau des Pilot Sport ist sehr hoch, allerdings offenbart er auch Lastwechselreaktionen, die zwar spät, aber abrupt in Erscheinung treten. Und die beiden Brandneuen im Feld? Der Continental und der Yokohama agieren beim Nasshandling untersteuernd und schlagen sich somit auf die Seite derjenigen Probanden, die auf diesem Terrain sicher zu beherrschen sind. Zeitlich bleiben sie dadurch aber etwas hinter der Spitze zurück. Zumindest beim Advan Sport ist das der Tribut, der für die gute Trockenperformance zu zollen ist. Mit Lastwechselreaktionen hat man sowohl beim SportContact3 als auch beim Yokohama aber nicht zu kämpfen.

Was man vom Falken FK-452 und dem Hankook S1 evo so nicht behaupten kann. Einerseits werden die beiden Asiaten bei Nässe von ausgeprägten Schräglaufwinkeln gebremst, um dann in ein ausgeprägtes Übersteuern zu verfallen. Der Hankook fühlt sich bei Nässe per se nicht übermäßig wohl, was auch sein Abschneiden im Aquaplaningtest zeigt.

Gänzlich aus der Reihe tanzt unterm Strich aber keiner der elf angetretenen Probanden. Jeder ist ein Könnler seines Fachs, allerdings mit teilweise gänzlich unterschiedlich gelagerten Stärken – eben für unterschiedliche Ansprüche gemacht.

Aber wie heißt es doch so schön in etwas abgewandelter Form: Drum prüfe, wer sich lange bindet.

Lesercommentare ( 0 )

Um einen Kommentar zu schreiben, müssen Sie eingelogged sein!

07.03.06 10.39 | **Autor:** Jochen Übler | **Fotos:**