

Aber sicher

■ Wir lieben die Gerechtigkeit. Deshalb wechseln wir gern: Mal sind die Reifen für die großen und schweren Zweitonner-Allradler à la Mercedes ML, BMW X5 oder VW Touareg dran, im nächsten Jahr dafür dann wieder die Reifen für die kompakteren, leichteren SUV wie

VW Tiguan, Ford Kuga oder Toyota RAV4. Und 2012 sind wieder die Leichtereren an der Reihe. Typische Dimension für diese Art von Allradautos ist 235/55 R 17. Unsere Testergebnisse lassen sich jedoch auch auf andere, ähnliche Dimensionen übertragen.

Sieben Sommerreifen mussten diesmal antreten. Von hochpreisigen europäischen Topmarken wie Continental (Deutschland), Pirelli (Italien) und Nokian (Finnland) über mittelteure Asiaten von Kumho (Südkorea) und Toyo (Japan) bis zum Billigreifen aus Taiwan, ►

Wir wollten es wissen und schickten sieben **Sommerreifen** und zum Vergleich einen **Ganzjahresreifen** auf das Testgelände. Wer bringt Sicherheit bei gutem Preis?

REIFEN **SUCH** MASCHINE

Toyo
Proxes CF1 SUV

Vredestein
Quatrac 3 SUV

Pirelli
Scorpion Verde

Nokian Z G2

Nankang
Toursport
NS N-605

Kumho
Ecsta SPT KU 31

Continental
CrossContact UHP

Barum
Bravuris 4x4

Marke Nankang. Ein Sonderfall ist der Sommerreifen von Barum. Denn diese ursprünglich tschechische Marke steht zwar für preisgünstige Pneus, profitiert aber nunmehr bereits seit 19 Jahren von der Eingliederung in den deutschen Continental-Konzern.

Und noch ein Sonderfall: Wir wollten wissen, wie sich ein vom Hersteller als Ganzjahresreifen ausgewiesener Pneu im Feld der Sommerreifen schlägt. Kann man sich den saisonalen Reifenwechsel sparen, oder leidet die Sicherheit?

Um dieses Ergebnis vorwegzunehmen: Nein, ein echtes Sicherheitsrisiko ist der vom holländischen Hersteller Vredestein angebotene Ganzjahresreifen namens Quattrac 3 SUV nicht. Er schlägt sich achtbar im Feld der Sommerspezialisten. Herausragende Fähigkeiten darf man vom ihm allerdings nicht erwarten. Sowohl bei den Tests auf trockener als auch auf nasser Fahrbahn reicht es bei dem Ganzjah-

Geländeprüfungen und sommerliche Temperaturen backen den Schlamm fest

resreifen aber für immerhin durchschnittliche Leistungen und damit auch durchschnittliche Noten. Der Trost: Es gibt auch reine Sommerreifen, die in diesem Test deutlich schlechter abschneiden. Das zeigt sich vor allem beim Bremsen auf nasser Fahrbahn und gilt vor allem für den japanischen Toyo und den Billigreifen von Nankang. Beide erschrecken dabei mit ellenlangen Bremswegen. Zum Vergleich: Während die Reifen der Spitzengruppe aus Nokian, Continental, Pirelli und Kumho den 100 km/h fahrenden Test-Tiguan im Schnitt nach weniger als 54 Metern zum Stillstand bringen, schliddert der mit den Taiwan-Pneus bereifte VW 67,8 Meter weit, mit den Toyo sogar 69,2 Meter – gut 15 Meter weiter. Das führt bei beiden Reifen in dieser Disziplin unweigerlich zur Note 5 (Mangelhaft) und damit allein deshalb zum Gesamturteil „nicht empfehlenswert“.



Wegen der im Testareal ab Mittagszeit allgegenwärtigen Klapperschlangen sind hohe Schuhe Pflicht



Alle Teststrecken werden vor jeder Messfahrt sorgfältig präpariert

REIFENSUCHMASCHINE

REIFENTEST INTERN

Kühle bei uns, Wärme in Texas

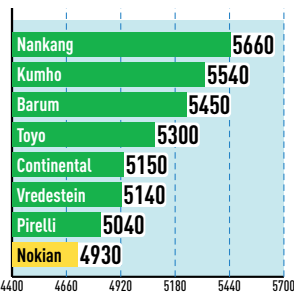
■ Wieder einmal lockte uns die Wärme im äußersten Süden der USA. Hier auf dem Reifentestgelände bei Uvalde im amerikanischen Bundesstaat Texas herrschen um diese Jahreszeit bereits richtig sommerliche Temperaturen – jedenfalls am Tag. Das gefällt nicht nur den in dieser Gegend häufigen Klapperschlangen, sondern auch den Sommerreifen, die hier ihre Prüfungen erdulden müssen. Das Testareal liegt nur rund 50 Meilen von der mexikanischen Grenze entfernt in einer kargen und einsamen Steppenlandschaft. Hier stört niemanden das tagelange Reifengequitsche. Die Reifentests wurden mit einem VW Tiguan (ein US-Modell, daher die vom EU-Modell abweichende Beleuchtung) und einem Nissan Pickup gefahren.



Kollege Henning Klipp fürchtet, dass er selbst waschen muss

Traktion Gras

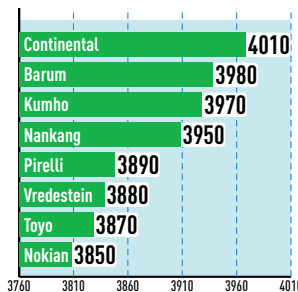
durchschnittliche Zugkraft in Newton



■ Feuchtes Gras ist eine Herausforderung für Reifen, vor allem für straßenorientierte. Ausgerechnet der Billigreifen von Nankang zieht sich hier am besten aus der Affäre. Pirelli und Nokian fallen besonders ab.

Traktion Kies

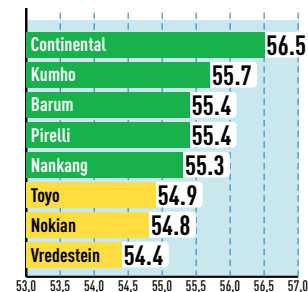
durchschnittliche Zugkraft in Newton



■ Auf dem losen Geröll kommt der Continental auf erstaunlich hohe Zugkraftwerte, jedenfalls für einen Straßenreifen. Aber selbst Toyo und Nokian bringen hier noch ordentliche Traktion zustande.

Handling Schotter

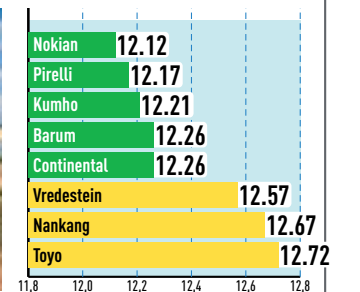
Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



■ Hier kommt es auf Traktion, Grip und Robustheit an, denn das scharfkantige Geröll setzt dem Profil und auch den Reifenflanken arg zu. Besonders der Conti gibt sich hier unbeeindruckt und lässt sich gut fahren.

Kreisbahn

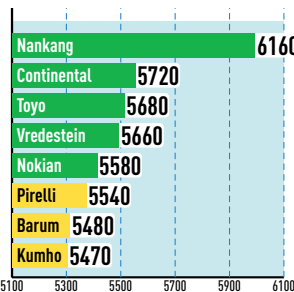
Rundenzeit in Sekunden



■ Hier zählt nichts als die maximale Haftung auf nasser Fahrbahn. Eine Fünfergruppe macht ihre Sache besonders gut. Weniger rutschfest sind der Ganzjahres-Vredestein, der Billig-Nankang und der Toyo.

Traktion Sand

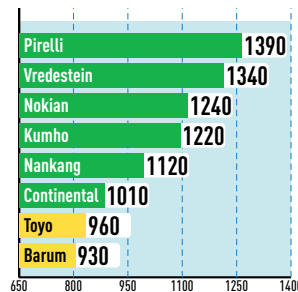
durchschnittliche Zugkraft in Newton



■ Bei den Messungen auf dem feinen Wüstensand liegt die Mittelgruppe recht eng beieinander. Bei Barum und Kumho ist früher Schluss mit dem Vortrieb. Erstaunlich gut macht sich auf Sand der preisgünstige Nankang.

Traktion Schlamm

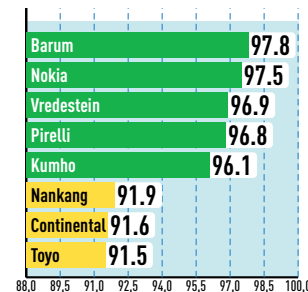
durchschnittliche Zugkraft in Newton



■ Ausgerechnet der rollwiderstandsoptimierte Pirelli schafft in diesem fieslen Modder die besten Werte. Dass der Ganzjahresreifen von Vredestein hier ganz ordentlich abschneidet, hatten wir dagegen erwartet.

Aquaplaning längs

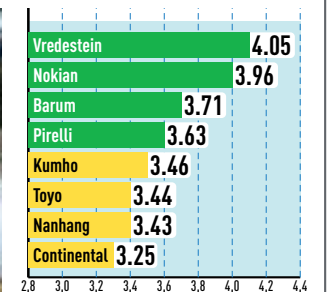
Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h



■ Der Aquaplaning-Test endet mit einer faustdicken Überraschung: Ausgerechnet der Premium-Reifen von Continental zeigt hier nur durchschnittliche Wasserverdrängung. Sein Billig-Bruder Barum ist besser.

Kurven-Aquaplaning

maximale Querbeschleunigung in m/s²



■ Mitten in der Kurve kommt eine tiefe Wasserlache. Das parieren der Ganzjahres-Vredestein sowie Nokian, Barum und Pirelli am besten. Wie schon beim Geradeaus-Aquaplaning enttäuscht der Continental.

Sowohl der Nankang als auch der Toyo fallen zudem bei einer anderen Prüfung auf: dem Rollwiderstand, der den Kraftstoffverbrauch beeinflusst. Beide Reifen zeigen hier gerade noch akzeptable Werten. Dafür bleiben sie bei der Geräuscentwicklung im Mittelfeld. Dass der Ganzjahres-Vredestein lauter abrollt als die reinen Sommerreifen, kam man ihm jedoch nicht vorwerfen.

REIFENSUCHMASCHINE

Was heute bei Sommerreifen möglich ist, beweist die Spitzengruppe, bestehend aus dem finnischen Nokian, dem italienischen Pirelli, dem koreanischen Kumho und dem deutschen Continental.

Der Ganzjahresreifen erhöht den Spritverbrauch

schen Nokian, dem italienischen Pirelli, dem koreanischen Kumho und dem deutschen Continental.

Beeindruckend ist vor allem das Bremsvermögen dieser Reifen auf nasser Fahrbahn und die Haftung auf trockenem Asphalt. Der Continental fällt bei den Nassetests nur deshalb ein wenig zurück, weil er bei Aquaplaning weniger hohes Tempo verträgt und damit früher aufschwimmt als beispielsweise sein Konzernbruder Barum.

Der Pirelli Scorpion Verde (italienisch für grün) will zudem ein be-

sonders rollwiderstandsarmer Reifen sein, um den Kraftstoffverbrauch zu senken. Das gelingt dem Italiener auch. Allerdings schafft der Reifen von Continental hier sogar noch etwas bessere Werte – ohne grünen Anstrich. Hier liegt auch ein zusätzlicher Nachteil des Ganzjahresreifens von Vredestein. Er zeigt als Einziger deutlich erhöhte Werte beim Rollwiderstand und steigert somit den Kraftstoffverbrauch.

Sommerreifen der Dimension 235/55 R 17 - alle Testnoten auf einen Blick

	Gelände						 Nässe					 Trockenheit					So haben wir bewertet		
	Traktion Gras	Traktion Kies	Traktion Sand	Traktion Schlamm	Handling Schotter	Durchschnitt	Aquaplaning längs	Kurven-Aquaplaning	Handling	Kreisbahn	Bremsen	Durchschnitt	Handling	Bremsen	Abrollkomfort	Geräusch	Rollwiderstand	Durchschnitt	Die Bewertung erfolgt in Schulnoten von 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend. Die Prozentzahlen unter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Eine Kapitelnote schlechter als 2- und Einzelnoten schlechter als 3+ erlauben kein Vorbildlich mehr. Bei Notengleichstand sind die Hersteller in alphabetischer Reihenfolge sortiert. Die Kapitelwertungen fließen zu je einem Drittel in die Gesamtwertung ein.
Benotungsanteil in Prozent	20	20	20	20	20		20	10	30	10	30		30	30	15	15	10		

Die Testkandidaten in der Reihenfolge ihrer Qualitäten

Nokian Z G2 103 W  ca. 170 Euro		3+	2-	2-	2+	3+	2-	1+	1	1-	1	1	1	2+	1	2-	1	1-	1-	Stärken: hervorragende Qualitäten auf nasser Fahrbahn, sehr gut auch bei Trockenheit, sehr leise Schwächen: dürrtliche Traktion auf feuchtem Gras, durchschnittlicher Abrollkomfort, nicht billig
Pirelli Scorpion Verde 99 V  ca. 185 Euro		2-	2+	3+	1+	2	2	1	2	2+	1-	2	2+	2+	1	2+	1-	1	1-	Stärken: sehr ausgewogener, sicherer Sommerreifen, sehr niedriger Rollwiderstand, erstaunlich im Schlamm Schwächen: mäßige Traktion auf Sand und feuchtem Gras, nicht billig
Kumho Ecsta SPT KU 31 103 W  ca. 130 Euro		1-	1-	3	2+	2+	2+	1	3+	3+	2+	2	2	2-	1	2	1-	2	2+	Stärken: leiser Sommerreifen mit sehr kurzem Bremsweg bei Trockenheit, gut auf Gras, guter Preis Schwächen: etwas empfindlich bei Pfützen in Kurven, nur durchschnittliche Lenkpräzision
Continental CrossContact UHP 99 H  ca. 170 Euro		2	1	2+	2-	1	2+	3+	3	2-	2	2	2-	2+	1-	2+	3+	1	2+	Stärken: sehr niedriger Rollwiderstand, kurze Bremswege, präzises Lenkverhalten Schwächen: weniger Reserven bei Aquaplaning, im Vergleich höchstes Abrollgeräusch, nicht billig
Barum Bravuris 4x4 103 V  ca. 140 Euro		1-	1-	3	3	2	2	1+	2+	2	2	3	2	2-	2-	2-	2-	2	2-	Stärken: sehr Aquaplaning-sicher, erstaunlich traktionsstark auf Gras und Kies, günstiger Preis Schwächen: mäßig bei Schlamm und Sand, nur Durchschnitt beim Bremsen, leicht erhöhtes Geräusch
Nankang Toursport NS N-605 103 V  ca. 110 Euro		1	1-	1+	2	2-	1-	3+	3+	4+	3-	5	4+	3	2	3	2	2-	2-	Stärken: ordentliche Traktion auf Gras/Sand, Preis Schwächen: viel zu lange Bremswege bei Nässe, mäßig bei Aquaplaning, mäßige Lenkpräzision, steifes Abrollen, durchschnittlicher Rollwiderstand
Toyo Proxes CF1 SUV 99 H  ca. 165 Euro		2+	2	2	3+	3+	2-	3+	3+	4+	3-	5-	4+	2-	2+	2-	2	2-	2	Stärken: nicht schlecht auf Gras/Sand Schwächen: viel zu langer Bremsweg bei Nässe, mäßig bei Aquaplaning, mäßige Lenkpräzision, wenig Schlamm-Traktion, durchschnittlicher Rollwiderstand
GANZJAHRESREIFEN																				
Vredestein Quatrac 3 SUV 103 H  ca. 200 Euro		2	2	2	1	3	2	1	1+	3	3	3-	2-	3+	3-	2	2-	3	3+	Stärken: komfortabler Ganzjahresreifen mit viel Aquaplaning-Sicherheit, gut im Schlamm Schwächen: erhöhter Rollwiderstand, mäßige Nässehaftung und Lenkpräzision, längere Bremswege

Notenschnitt: 1-2 3 4-6

FAZIT

Auch heute noch gibt es bei Sommerreifen für Allradautos erstaunlich große Unterschiede. Testsieger ist der Reifen des relativ kleinen finnischen Herstellers Nokian, der zwar bei den Geländeprüfungen vor allem auf feuchtem Gras abfällt, aber dafür bei den Straßendisziplinen überragendes leistet. Besonders beeindruckend sind seine Qualitäten auf nasser Fahrbahn. Aber auch für den Pirelli Scorpion Verde reicht es locker zur Note Vorbildlich. Überraschend war für

uns, dass der Reifen der auch in Deutschland namhaften Marke Toyo genauso durchfällt wie ein ausgesprochener China/Taiwan-Billigreifen. Das zeigt sich vor allem beim harten Bremstest auf Nässe. Außer Konkurrenz startete der Ganzjahresreifen von Vredestein. Wir wollten wissen, ob die Sicherheit unter dieser Auslegung leidet. Ergebnis: Er schnitt immerhin deutlich besser ab als die beiden Verlierer unseres Sommerreifentests. [M. Braun/D. Möller-Sonntag/H. Klipp]

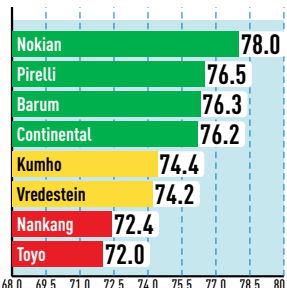


Den Klapperschlangen entkommen: die Kollegen D. Möller-Sonntag (r.) und H. Klipp

Fotos: D. Möller-Sonntag

Handling nass

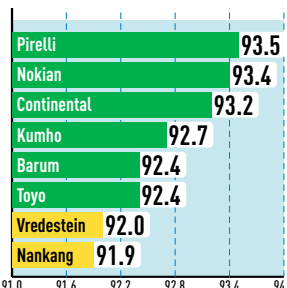
Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



■ Nicht nur die erzielbaren Rundenzeiten unterscheiden sich, sondern auch der fahrerische Aufwand. Die Spitzengruppe lässt sich problemlos flott fahren, bei Nankang und Toyo müssen Fahrer und ESP zaubern.

Handling trocken

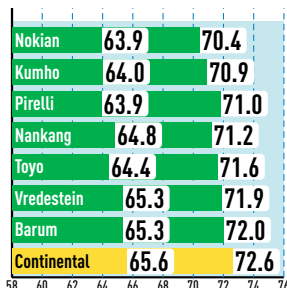
Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



■ Dass es dem Ganzjahres-Vredestein spürbar an Lenkpräzision und Kurventempo mangelt, sei ihm wegen des Lamellen-Profiles verziehen. Aber der Billig-Nankang missfällt noch mehr mit diffusen Lenkreaktionen.

Vorbeifahrgeräusche

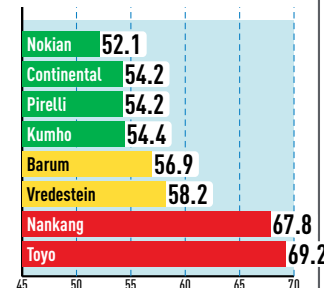
bei 50/80 km/h in dB (A)



■ Das dürfte so manchen erstaunen: Nicht etwa der wintertaugliche Ganzjahresreifen von Vredestein ist der Lauteste im Feld, sondern der Continental. Deutlich leiser rollt vor allem der Nokian ab.

Bremsen nass

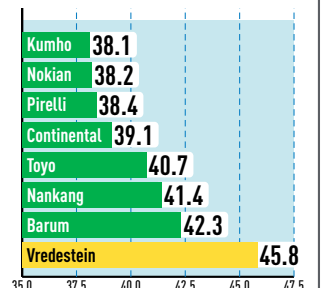
Bremsweg aus 100 km/h in Meter



■ Hier trennt sich endgültig die Spreu vom Weizen: Während Conti, Pirelli, Kumho und vor allem der Nokian bei Nässe gut bis sehr gut bremsen, rutschten Nankang und Toyo gefährlich weit.

Bremsen trocken

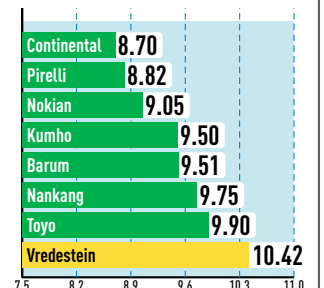
Bremsweg aus 100 km/h in Meter



■ Gute vier Meter Unterschied beim Bremsen auf trockenem Asphalt sind viel. Dies ist das Ergebnis bei den reinen Sommerreifen. Der Ganzjahres-Vredestein brems schlechter – nicht anders als mancher Winterreifen.

Rollwiderstand

Rollwiderstandsbeiwert in kg/t



■ Continental und Pirelli spielen einen Teil ihres Preises über den verringerten Spritverbrauch durch besonders niedrigen Rollwiderstand wieder ein. Der Nankang ist billig, aber spritfressend, der Toyo noch dazu teuer.