



Sommerreifen

225/50 R 17 W/Y

Diese Reifendimension ist von den Verkaufszahlen her noch nicht in den Top Ten, die Nachfrage steigt aber kräftig



50 Sommerreifen im Test

Die lassen Sie nicht im Regen stehen

Unser Leistungscheck mit 50 Kandidaten zeigt: Auf nasser Fahrbahn bieten längst nicht alle Reifen ausreichende Sicherheit. Aber auf unsere fünf Gewinner können Sie sich verlassen

■ Deutschland sucht noch immer den Superstar. Wir von AUTO BILD aber fahnden nach dem Super-Sommerreifen der Saison 2014. Genau wie in Bohlens Singsang-Casting-Show bekommt auch bei uns jeder seine Chance. 50 Talente mit Profil stehen dazu auf unserer Einkaufsliste. Vom teuren Premiumprodukt über die preisgünstigen Zweit- und Drittmarken bis zu den Schnappern und Billigangeboten aus Fernost. Sie alle haben in unserem Test die gleiche Chance, ihr Talent unter Beweis zu stellen. Zugegeben: Die in diesem Jahr getestete Dimension 225/50 R 17 hat den Sprung in die Verkaufscharts noch nicht ganz geschafft, aber

sie wird immer wichtiger. Schließlich fährt die dynamische Mittelklasse von BMW, Audi und Mercedes schon voll auf diese Dimension ab.

Nur 15 der 50 Kandidaten kommen in die zweite Runde

Welcher Reifen hat nun das meiste Talent? Bei unserer Vorausscheidung dreht sich zunächst alles nur um die Bremswege. Auf nasser und trockener Fahrbahn sind guter Grip und kurze Anhaltewege ganz klar die wichtigste Voraussetzung für die Sicherheit im Straßenverkehr.

Mit moderner Messtechnik lässt sich das Stehvermögen jedes Kandidaten auf den Zentimeter genau ermitteln. Das Besondere an unserem

Test: Nur die 15 Reifen mit den in Summe kürzesten Bremswegen kommen in die nächste Runde. Die Premiummarken bestehen diesen Leistungscheck erwartungsgemäß ohne Ausrutscher. Bei den Markenreifen der zweiten Liga enttäuschen vor allem die Gummis von Firestone, Semperit, Vredestein und Toyo. Überraschend: Die Underdogs Point S, General und Atlas schaffen völlig unerwartet den Sprung unter die Top 15.

Die komplette Rangliste der Tops und Flops finden Sie auf der nächsten Seite. Wirklich kritisch steht es um die sieben Reifen am Tabellenende. Von ihnen sollten Sie zur eigenen Sicherheit unbedingt die Finger lassen. Wer dagegen das Zeug zum echten Superstar hat, erfahren Sie am Ende unseres Tests auf den Seiten 84/85.

Transparenz und Fairness beim Superreifentest

■ Dieser Reifentest hat es in sich! Mit 50 Kandidaten an der Startlinie ist er ein Test der Superlative. Mehr als 500 Reifen müssen aufgezogen, gewuchtet und angefahren werden. Die Durchführung ist für unser kleines Reifenteam eine echte logistische Herausforderung. Schon der Einkauf der Kandidaten im freien Handel – natürlich inkognito – kostet Zeit und Nerven. Denn nur „frische“ Ware auf dem jeweils letzten Entwicklungsstand kann die Aktualität zum Zeitpunkt der Veröffentlichung garantieren.

Oberstes Gebot aber ist die Einhaltung von fairen Spielregeln und die Gleichbehandlung aller Kandidaten. Unsere Bremstests für die Vorausscheidung auf nasser und trockener Fahrbahn werden deshalb auf dem neutralen Gelände der Wabco GmbH, einem Zulieferer der Nutzfahrzeugindustrie, durchgeführt. Für die übrigen Tests bietet das Testgelände von Idiada unter der Sonne Spaniens ideale Testbedingungen.

Doch wir beschränken uns nicht allein auf die Beurteilung der fahrdynamischen Qualitäten. Auf Prüfständen der Industrie checken wir mit dem Schnelllaufstest die Belastungsgrenze und mit der Messung des Rollwiderstands

das Spritsparpotenzial unserer Testkandidaten. Um das Kostenkapitel sinnvoll abzurufen, darf ein Abriebtest mit der Beurteilung der zu erwartenden Kilometerleistung natürlich nicht fehlen. In einem Konvoi von zwanzig Fahrzeugen wird jeder Reifen über eine Distanz von etwa 10 000 Kilometern von speziell trainierten Testfahrern gefahren. Die Durchführung dieses Tests und die Kalkulation der Kilometerleistung überlassen wir dabei den Ingenieuren der DEKRA.

Aufwendige Tests wie dieser verschlingen eine Menge Zeit und Geld. Dabei sind wir auch in einigen Bereichen vor allem auf die logistische Unterstützung der Industrie angewiesen. Am Ende profitiert der Verbraucher von der fairen Berichterstattung und der Transparenz bei der Durchführung der Tests.

Der Reifentest wurde unterstützt von **BMW, Bridgestone, Goodyear, Hankook, Michelin und Pirelli.** Unsere Standards der Transparenz und journalistischen Unabhängigkeit finden Sie unter www.axelspringer.de/unabhaengigkeit



Vertrauen ist gut, Kontrolle besser: Vor jedem Einsatz wird der Fülldruck gecheckt (oben). Moderne Messgeräte helfen, die Datenflut zu bewältigen

Die Bremswege unterscheiden sich auf trockener Piste um bis zu sechs Meter, bei Nässe um knapp 15 Meter

So qualifizieren sich die Kandidaten

Nur die besten 15 Bremsen kommen in den Haupttest

Reifenfabrikat	Bremsweg nass*	Bremsweg trocken*
1 Pirelli Cinturato P 7 Ecoimpact	46,3	36,0
2 Hankook Ventus Prime 2	46,9	35,7
3 Michelin Primacy 3	47,2	35,6
4 Continental SportContact 5	47,5	35,4
5 Goodyear EfficientGrip Performance	47,7	35,6
6 Bridgestone Turanza T001	47,6	36,0
7 Point S Summerstar Sport 2	47,7	36,3
8 General Altimax UHP	47,9	36,5
9 Fulda SportControl	48,4	36,1
10 Sava Intensa UHP	49,0	35,5
11 Dunlop Sport Maxx RT	49,1	35,5
12 Atlas Sport Green	48,6	36,6
13 Kumho Ecsta LE Sport KU 39	48,5	36,8
14 Nexen N'Fera SU 1	48,2	37,2
15 Apollo Aspire 4G	49,3	36,3
16 Nokian zLine	50,2	35,6
17 Yokohama Advan Sport V105	49,2	36,9
18 Uniroyal RainSport 2	49,8	36,4
19 Matador MP 46 Hectorra 2	49,2	37,3
20 Fortuna Sport F 2900	49,5	37,1
21 Platin RP 410 Diamant	49,1	37,5
22 BF Goodrich g-Grip	50,2	36,5
23 High Performer HS-3	50,8	36,7
24 Kleber Dynaxer HP3	50,8	37,2
25 Toyo Proxes T1 Sport	51,1	37,0
26 Wanli S-1063	50,2	38,0
27 Vredestein Ultrac Cento	51,6	36,9
28 Maxxis Pro-R1	52,8	35,9
29 Semperit Speed-Life	50,7	38,0
30 Meteor HP Sport	52,9	36,3
31 Landsail LS988	52,9	36,6
32 Star Performer TNG UHP-1	52,4	37,5
33 Sunny SN3970	51,6	38,4
34 Firestone Firehawk TZ 300 alpha	52,3	37,8
35 Goodride SV308	52,6	37,5
36 Nankang NS-20	53,2	37,5
37 Falken Azenis FK453	53,9	36,9
38 GT Radial Champiro UHP1	54,4	36,7
39 Avon ZV5	53,9	37,5
40 Minerva F105	54,5	37,0
41 Riken Maystorm 2 b2	55,2	36,4
42 Cooper Zeon CS6	54,5	37,5
43 Sonar SX2	52,4	41,0
44 EP Tyres Accelera Phi	55,7	37,7
45 Hi Fly HF 805	55,4	38,7
46 Federal Super Steel 595	56,4	37,7
47 Sunew YS618	56,7	37,6
48 Pace PC 10	56,8	37,6
49 Sunitrac Focus 9000	56,2	38,4
50 Marangoni Verso	60,8	39,7

Summe der Bremswege nass und trocken: ■ gut ■ befriedigend ■ zu lang

* aus Tempo 100 in Metern

REIFENTEST 225/50 R 17

AQUAPLANING LÄNGS

Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h

Atlas	100,8
Sava	100,7
Dunlop	100,6
Hankook	100,6
Fulda	100,2
Michelin	100,0
Bridgestone	99,9
Continental	99,9
Kumho	99,8
Apollo	99,7
Goodyear	99,2
Pirelli	99,2
Point S	98,8
Nexen	98,0
General	97,1

96 97 98 99 100 101

Die Unterschiede bei der Aufschwimmgeschwindigkeit sind auf der Geraden eher gering. Da die Unterstützung durch elektronische Assistenzsysteme wie ESP und ASR der Gefahr durch Aquaplaning aber weitgehend den Schre-

KURVEN-AQUAPLANING

Mittlere Querbeschleunigung in m/s²

Dunlop	6,55
Fulda	6,52
Bridgestone	6,48
Apollo	5,94
Hankook	5,87
Sava	5,28
Continental	5,15
General	5,12
Michelin	4,88
Nexen	4,67
Goodyear	4,65
Atlas	4,54
Kumho	4,42
Pirelli	3,81
Point S	3,80

3,6 4,0 4,4 4,8 5,2 5,6 6,0 6,2 6,6

cken genommen hat, haben wir die Gewichtung dieser beiden Testdisziplinen auf 15 bzw. fünf Prozent herabgesetzt. Im Kurvenbereich bieten Dunlop, Fulda und Bridgestone die größten Sicherheitsreserven.



Kurvenräuber: Dank guter Rückmeldung der Lenkung eignet sich der 3er-BMW bestens als Testwagen

HANDLING NASS

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h

Bridgestone	76,9
Continental	76,2
Dunlop	76,2
Hankook	75,4
Goodyear	74,7
Fulda	74,6
Pirelli	74,3
Michelin	74,3
Sava	74,1
Apollo	74,0
General	73,2
Kumho	72,9
Nexen	72,6
Point S	71,9
Atlas	71,5

71 72 73 74 75 76 77

Der Bridgestone Turanza T001 findet auf nasser Piste guten Halt. Doch auch Contis SportContact 5 und der Sport Maxx RT von Dunlop sind vorn dabei. Den Reifen von Point S und Atlas mangelte es an Grip und Feinschliff.

KREISBAHN

Rundenzeit in Sekunden

Continental	12,05
Hankook	12,18
Pirelli	12,21
Bridgestone	12,22
Dunlop	12,23
Goodyear	12,33
Michelin	12,36
Apollo	12,40
Nexen	12,49
Sava	12,52
Kumho	12,56
Fulda	12,58
Atlas	12,59
Point S	12,71
General	12,91

12,0 12,2 12,4 12,6 12,8 13,0

Auf der Kreisbahn geht der Continental mit der schnellsten Runde klar in Führung. Auf dem Summerstar Sport 2 von Point S und dem Atlas Sport Green schiebt unser Test-3er dagegen deutlich stärker über die Vorderachse.

SPRITSPAREN ENERGIZED BY LANXESS

Jetzt kostenlose **LANXESS SPRITSPAR-APP** herunterladen:

TÜV-geprüfter Spritspar-Rechner

app.green-mobility.de

Als Weltmarktführer synthetischer Hochleistungskautschuke und starker Partner der Reifenindustrie ermöglichen wir die Herstellung von „Grünen Reifen“. Sie senken den CO₂-Ausstoß und den Spritverbrauch um bis zu 7%. Erreicht wird dies durch eine deutliche Senkung des Rollwiderstandes – bei gleichzeitig sehr guter Bremsleistung. Spritsparende Reifen können Sie direkt durch die EU-Kennzeichnung für Reifen auf einen Blick erkennen. Wie hoch Ihr persönliches Sparpotenzial ist, errechnet Ihnen bereits die Spritspar-App von LANXESS. Mehr erfahren: www.green-mobility.de

VORBEIFAHRGERÄUSCH



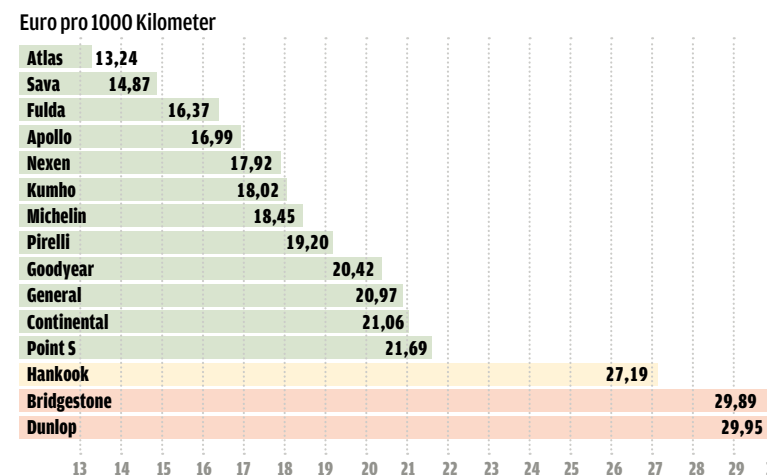
Geräusche belasten die Umwelt genauso wie Luftverschmutzung. Für unseren Test messen Mikrofone zu beiden Seiten des Fahrzeugs bei Tempo 60 und 80 jeweils die Vorbeifahrgeräusche. Die Fahrbahnoberfläche ist für eine bessere Vergleichbarkeit auf unterschiedlichen Testgeländen genormt und auch auf dem bunten Reifenlabel zu finden. Das menschliche Gehör kann erst ab einem Unterschied von etwa drei Dezibel eine Veränderung der Lautstärke wahrnehmen. Im Fahrzeuginneren sind ohnehin kaum Unterschiede zu bemerken. Die Flüsterreifen von Nexen und Atlas geben sich die größte Mühe bei der Verkehrslärmbekämpfung. Contis SportContact 5 ist zwar kein Radaubruder, muss sich aber mit dem letzten Platz begnügen.



Bei der Vorbeifahrt mit 50 km/h liegt der Reifenanteil an der Geräuschentwicklung bei 50 Prozent

FOTOS: T. BABER (2)

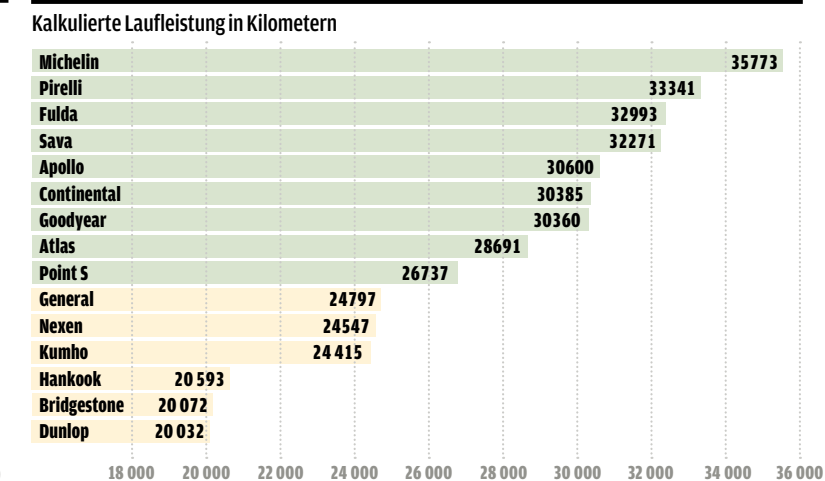
PREIS/LAUFLEISTUNG



Nur zur Kontrolle greifen die Techniker noch zur Profilmessung per Hand. Ein modernes Laser-Profilmessgerät übernimmt die Arbeit

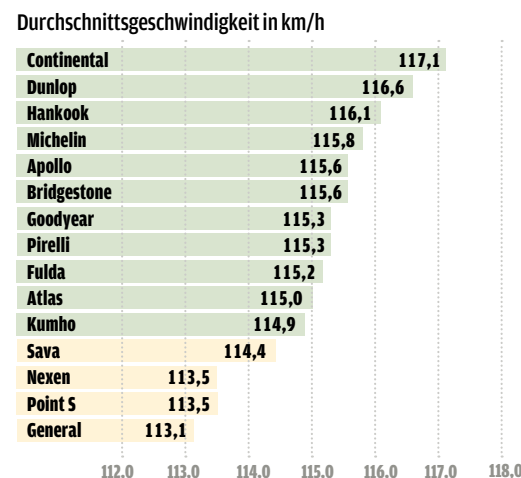


LAUFLEISTUNG



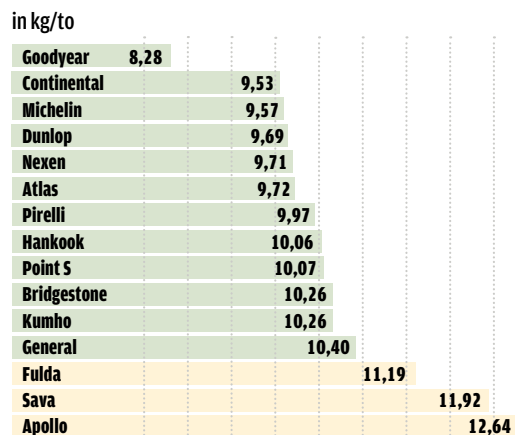
Wer hätte das gedacht? Ein in der Anschaffung hochpreisiger Reifen kann sich durchaus rechnen, wie das Beispiel Michelin Primacy 3 zeigt (er ist der teuerste Reifen im Test). Die Abschätzung der Wirtschaftlichkeit eines Reifens basiert grundsätzlich auf der Kalkulation der Kilometerleistung. Und hier liegt der Michelin schon fast traditionell vorn. Der sogenannte Abriebtest, den die Kollegen von der DEKRA durchführen, liefert eindeutige Zahlen. 20 Autos (in diesem Fall Peugeot 3008) fahren dazu im Konvoi, jeweils vier Fahrzeuge, über eine Distanz von etwa 10 000 Kilometern. Danach wird die Profiltiefe per Lasermessung erfasst und die noch zu erwartende Kilometerleistung bis zur Mindestprofiltiefe von 1,6 mm (Durchschnitt aller Hauptprofilrillen an der Antriebsachse) hochgerechnet. Ergebnis bei unserem Test: Der Michelin hält über 15 000 Kilometer länger als die Reifen von Dunlop oder Bridgestone. So relativiert sich der hohe Anschaffungspreis, und der Primacy bekommt am Ende sogar den Titel Eco-Meister. Für Reifen mit geringer Laufleistung und hohen Preisen kommt es dagegen wie beim Dunlop Sport Maxx RT und Bridgestone Turanza T001 zur Abwertung.

HANDLING TROCKEN



Vorbildlich präzises Einlenkverhalten, guter Grip in der Kurve und eine überzeugende Stabilität der Hinterachse nach einem plötzlichen Spurwechsel: Die Reifen von Conti, Dunlop, Hankook und Michelin können auch in der subjektiven Beurteilung die meisten Punkte sammeln. Deutlich weniger Fahrspaß kommt mit den gelb unterlegten Kandidaten am unteren Ende des Diagramms auf. Mangelnde Stabilität an der Hinterachse sorgt bei schnellem Spurwechsel für Unruhe im Fahrverhalten.

ROLLWIDERSTAND



Schon klasse, wie der EfficientGrip Performance beim Spritsparen helfen kann. Mit seinem niedrigen Rollwiderstand kann er sich erstaunlich weit vom Verfolgerfeld absetzen. Nach gängiger Faustformel bringt ein um fünf Prozent niedrigerer Rollwiderstand eine Verbrauchsreduzierung von einem Prozent. Im Vergleich zum schwachen Apollo Aspire 4G wäre also eine Einsparung von etwa zehn Prozent möglich. Bei einem Durchschnittsverbrauch von 7,5 Litern würde das immerhin eine Einsparung von 0,7 Litern bedeuten.

MIT PIRELLI BEGINNT DER SOMMER AMT. MÄRZ.

60€
BEIM REIFENKAUF
IM MÄRZ 2014*

40€
BEIM REIFENKAUF
IM APRIL 2014*

POWER SET MEETS SAFE CONTROL

Dieser Angebot gilt nur für den Kauf von Pirelli Reifen im Rahmen der Aktion. Die Teilnahmebedingungen sind auf der Website www.pirelli.com zu finden. *Das Angebot ist nur für den Kauf von zwei Sommerreifen oder Winterreifen gültig und bis zum 31. März 2014 (bzw. 30. April 2014) gültig. Die Aktion ist nur für den Kauf von zwei Sommerreifen oder Winterreifen gültig. Die Teilnahmebedingungen sind auf der Website www.pirelli.com zu finden. Die Aktion ist nur für den Kauf von zwei Sommerreifen oder Winterreifen gültig. Die Teilnahmebedingungen sind auf der Website www.pirelli.com zu finden.

ALLE 15 GETESTETEN SOMMERREIFEN-FINALISTEN IN DER REIHENFOLGE IHRER QUALITÄTEN



HERSTELLER	MICHELIN	PIRELLI	CONTINENTAL	FULDA	GOODYEAR	SAVA	ATLAS	KUMHO	POINT S	NEXEN	GENERAL	HANKOOK	DUNLOP	BRIDGESTONE	APOLLO		
Modell	Primacy 3	Cinturato P 7 Ecoimpact	SportContact 5	Sport Control	EfficientGrip Performance	Intensa UHP	Sport Green	Ecsta LE Sport KU39	Summerstar Sport 2	N'Fera SU 1	Altimax UHP	Ventus Prime 2	Sport Maxx RT	Turanza T001	Aspire 4G		
Load-/Speedindex	98 W	98 W	98 W	98 W	94 W	98 W	98 W	98 W	98 W	98 W	98 W	94 W	94 Y	94 Y	98 W		
Preis	660 Euro/Satz	640 Euro/Satz	640 Euro/Satz	540 Euro/Satz	620 Euro/Satz	480 Euro/Satz	380 Euro/Satz	440 Euro/Satz	580 Euro/Satz	440 Euro/Satz	520 Euro/Satz	560 Euro/Satz	600 Euro/Satz	600 Euro/Satz	520 Euro/Satz		
NASS																	
Aquaplaning längs	15	2+	2	2+	2+	2	2+	2+	2	2-	2-	2+	2+	2+	2+	2+	
Kurven-Aquaplaning	5	2	3+	2	1-	2-	2	2-	3+	2-	2	2+	1-	1-	2+	2+	
Handling	35	2	2	1-	2	2	3	3+	3	3+	3+	2+	1-	1-	2	2	
Kreisbahn	10	2	2+	1-	2-	2	2-	2-	3+	2-	3	2+	2+	2+	2	2	
Bremsen	35	2+	1-	2+	2	2+	2	2	2+	2	2+	2+	2-	2+	2-	2-	
Gesamtnote nass		2+	2+	2+	2	2	2-	2-	2-	2-	2-	2+	2+	2+	2	2	
TROCKEN																	
Handling	35	2+	2	1-	2-	2	3+	2-	3	3	3-	2+	1-	2	2	2	
Bremsen	35	1	1-	1	1-	1	1	2+	1-	2	2+	1	1	1-	1-	1-	
Federungs-/Abrollkomfort	15	2+	2	2-	2+	2	2-	3	2-	2-	2	2	2	2-	2+	2+	
Vorbeifahrgeräusch	15	2+	2	2-	2+	2-	2	2+	2+	1	2+	1-	2	2+	2-	2-	
Gesamtnote trocken		1-	2+	2+	2+	2+	2	2	2-	2-	3	1-	1-	2+	2+	2+	
KOSTEN																	
Laufleistung	40	1+	1	2+	1	2+	1-	2	3+	2-	3+	3+	3-	3-	3-	2+	
Preis/Laufleistung	40	2+	2	2-	1-	2	1	1+	2+	2-	2+	2-	4+	4+	1-	1-	
Rollwiderstand	20	2+	2	2+	3+	1+	3	2	2	2+	2	2	2+	2	3-	3-	
Gesamtnote Kosten		1-	2+	2	1-	2+	2+	1-	2	2-	2	2-	3	3	3-	2	
Schnelllaufbestanden		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein*	
Stärken:	vorbildlicher Premiumreifen ohne Fehl- und Tadel, dynamische Handlungseigenschaften. Mit bester Laufleistung und niedrigem Kraftstoffverbrauch verdient er sich zusätzlich den Titel des Eco-Meisters	ausgewogener Sommerreifen mit bester Bremsverzögerung auf nasser und trockener Strecke, präzises Lenkverhalten, hohe Laufleistung	Spitzenfahrleistungen auf nasser und trockener Piste, kurze Nass- und Trockenbremswege, hohe Laufleistung, geringer Rollwiderstand	gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, ausgeglichenes Fahrverhalten auf nasser und trockener Piste, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis	sichere Handlingqualitäten und kurze Bremswege auf trockener Piste, hohe Kilometerleistung, niedrigster Kraftstoffverbrauch	stabile Fahreigenschaften auf nasser Strecke, gute Aquaplaningeeigenschaften, kurze Trockenbremswege	gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, kurze Trockenbremswege, niedriges Vorbeifahrgeräusch, bestes Preis-Leistungs-Verhältnis	gute Aquaplaningeeigenschaften, kurze Bremswege auf trockener Piste, leises Vorbeifahrgeräusch, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis	kurze Bremswege auf nasser und trockener Piste, leises Vorbeifahrgeräusch	leises Vorbeifahrgeräusch, günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis, gute Wirtschaftlichkeit	kurze Bremswege auf nasser und trockener Piste, leise Vorbeifahrgeräusche, günstiger Preis	überzeugende Handlingqualitäten auf nasser und trockener Strecke, angenehmer Abrollkomfort	sportliche Handlingqualitäten, gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, kurze Bremswege	sichere Fahreigenschaften auf nasser Piste, gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning	sichere Fahreigenschaften auf nasser Piste, kurze Bremswege, guter Komfort	ausgewogenere sichere Fahreigenschaften, kurze Bremswege, guter Komfort	Schwächen: deutlich erhöhter Rollwiderstand, besteht nicht den Schnelllaufbestanden nach verschärfter Norm
URTEIL	VORBILDLICH 2014	VORBILDLICH 2014	VORBILDLICH 2014	VORBILDLICH 2014	VORBILDLICH 2014	GUT	GUT	GUT	GUT	GUT	GUT	BED. EMPFEHLENSW.	BED. EMPFEHLENSW.	BED. EMPFEHLENSW.	BED. EMPFEHLENSW.		

Die Bewertung erfolgt in Schulnoten von 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend. Die Prozentzahlen hinter den Einzeldisziplinen entsprechen der jeweiligen Gewichtung. Einzelnoten schlechter als 3- oder Kapitalnoten ab 2- erlauben kein „Vorbildlich“ mehr. Bei Notengleichstand sind die Hersteller in alphabetischer Reihenfolge sortiert. Die Kapitalwertungen Nass und Trocken fließen zu je 40 Prozent, die Kostenwertung zu 20 Prozent in die Gesamtnote ab 3 führt zur Abwertung.

Warum AUTO BILD verschärft testet

So ein Reifen hat es nicht leicht in seinem Dasein als Bindeglied zwischen Fahrbahn und Fahrzeug. Kantsteinüberfahrten beim Vorwärtseinparken, Glasscherben und Nägel, Schotterpisten, gelegentliches Überladen des Fahrzeugs. Das alles kann den Reifen in seiner Festigkeit schädigen. Zu Luftverlust oder gar zum Reifenplatzer kommt es häufig erst zum Ende des Reifenlebens. Den gesetzlich vorgeschriebenen Schnelllaufst nach ECE-Norm R 30 besteht jeder Reifen ohne Probleme. Deshalb testen wir nach verschärften, aber praxisgerechten AUTO BILD-Bedingungen mit zwei Grad Sturz (Schrägstellung), 80 Prozent der zulässigen Radlast und einem Fülldruck von 2,8 Bar. Der Apollo Aspire 4G scheitert bei beiden Versuchen an dieser Hürde und wird deshalb trotz guter Ergebnisse bei den übrigen Fahrtests abgewertet.



Wer steckt hinter den No-Name-Reifen?

Selbst erfahrene Reifentester kommen ins Staunen, wenn es um die enorme Vielfalt an Marken und Produkt-namen geht. Doch wer oder was steckt eigentlich hinter den Reifen mit Namen wie Atlas oder Point S? Hilfestellung bietet die Internet-Seite www.harriger.com/tires.htm. Hier werden die Codes der Herstellerfirmen geknackt. Hinter dem Code 6G auf dem Point-S-Reifen verbirgt sich der Reifenhersteller Continental mit seinem Werk in Timisoara, Rumänien. Der überraschend gute Atlas wurde dagegen bei Linglong in China produziert, die selbst noch nie ein gutes Ergebnis bei unseren Tests einfahren konnten.



Hinter dem Buchstaben-Code (nach DOT-Kürzel) verbirgt sich das Werk des Reifenherstellers

Weitere Reifentests bei AUTO BILD



AUTO BILD ALLRAD, Heft 4, erscheint am 7. März, die März-Ausgabe von SPORTSCARS liegt bereits am Kiosk

Auch bei unseren Kollegen von AUTO BILD ALLRAD und AUTO BILD SPORTSCARS gibt es zum Saisonauftakt jeweils eine Empfehlung für den Reifenkauf. Auf dem neuen BMW X5 stehen in der Dimension 255/55 R 18 neun Profile zur Auswahl. Doch nur dreimal können wir das Gütesiegel „Vorbildlich“ vergeben. Um Fahrspaß und Fahrsicherheit in der Mischbereifung 255/40 und 285/35 R 19 dreht sich unser Breitreifentest, gefahren auf einem Ford Mustang in SPORTSCARS.

Mehr Infos zu Reifen unter: www.autobild.de/ratgeber/reifen

Fazit: Der Vorsprung schrumpft

Nur wenige Zentimeter liegen zwischen Erfolg und Misserfolg. Die Reifen von Point S (Hausmarke der Handelskette), General (Drittmarke von Conti) und Preisbrecher Atlas (made in China) schaffen bei unserer Vorausscheidung überraschend den Sprung in die erste Liga. Sie behaupten sich mit dem Gesamturteil „gut“ sogar gegen die teuren Qualitätsmarken im Umfeld. Damit folgen sie dem Trend, dass der Vorsprung durch Technik zu den Topmarken weiter schrumpft. Erste Wahl in Sachen Fahrsicherheit, Dynamik und Wirtschaftlichkeit sind die Reifen von Michelin, Pirelli, Continental, Fulda und Goodyear.



* abgewertet: besteht nach ECE-Norm R 30, nicht aber nach den verschärften AUTO BILD-Bedingungen