

# Showdown in der Sonne

Reifentests sind immer wieder für Überraschungen gut. Auch wir stehen zuweilen mit großen Augen vor den Messgeräten, wenn diese neue Werte ausspucken. So verblüfft uns beim diesjährigen Som-

merreifentest der Uniroyal Rain Sport 3 SUV am meisten. Nicht wegen der ausgezeichneten Werte in den Aquaplaningprüfungen. Denn auf Bestnoten bei Nässe ist die dem Continental-Konzern zugehörige

Marke seit Jahren abonniert. Und auch der verhältnismäßig günstige Preis hat uns nicht übermäßig überrascht; denn auch dies ist typisch für diese Marke. Nein, verblüfft hat uns der Uniroyal mit seiner Zug-

kraft im Schlamm. Wer käme auf die Idee, dass sich ein Reifen mit ausgeprägt hoher Aquaplaningsicherheit zudem respektabel in glitschigem Modder schlägt? Auf dem Reifentestgelände von US-Rei-



**Continental**  
SportContact 5 SUV

**Bridgestone** Dueler H/P Sport



## Nicht nur bei Trockenheit müssen dieses Mal **neun Sommerreifen** zum harten Test antreten. Auch auf nasser Fahrbahn und im Gelände haben wir gründlich geprüft. Mit dabei waren zwei Billigreifen

fenhersteller General Tire im texanischen Uvalde legt der Uniroyal im Schlammbecken eine mehr als 2,5-mal höhere Zugkraft an den Tag als der in dieser Disziplin schwache Dunlop.

Klar, wir befinden uns hier im Umfeld von Straßen-Sommerreifen, die allesamt keine allzu hohen Ansprüche an Geländetauglichkeit befriedigen können. Aber dennoch gibt es auch innerhalb solcher Rei-

fenkategorien große Unterschiede, wie unsere Messungen im Schlamm wieder beweisen.

Dass es große Unterschiede auch auf der Straße geben würde, war aufgrund unserer bisherigen Erfah-

rungen dadurch abzusehen, dass zwei Billigreifen von weniger bekannten Marken am Test teilnehmen. Die Marke GT Radial (GT für Gajah Tunggal) ist international bereits seit Jahrzehnten bekannt ▶



**Uniroyal**  
RainSport 3 SUV

**Syron** Cross 1 4x4

**Pirelli** Scorpion Verde

**Nokian** Z

**GT Radial** Champiro HPY

**Goodyear** Eagle F1 Asymmetric SUV

**Dunlop** SP Quattro Maxx





Genügend natürliches Wasser von oben sorgte in Texas dafür, dass wir keine Probleme mit der Prüfung der Reifen auf dem Schlamm-Areal hatten



und beliefert vom Stammsitz in Indonesien aus nicht nur den südostasiatischen Heimatmarkt, sondern mittlerweile die ganze Welt. Syron ist ein noch junger und vergleichsweise kleiner Reifenhersteller mit

Hauptsitz in der Türkei. Erst 2004 wurde Syron Tires dort gegründet.

Diese beiden Billigreifen zeigen exemplarisch die Problematik solcher Pneu's auf: Bei Trockenheit sind ihre Leistungen noch akzeptabel,

## Rollwiderstand

Rollwiderstandsbeiwert in  $c_x$



Mit extrem niedrigem Rollwiderstand hilft der Nokian beim Spritsparen. Auch der billige GT Radial ist hier erstaunlich gut. Mäßig schneiden hier der Billigreifen von Syron und ausgerechnet der gar nicht billige Bridgestone ab.

Nokian	0.741
Goodyear	0.818
Pirelli	0.835
GT Radial	0.836
Uniroyal	0.838
Continental	0.845
Dunlop	0.876
Syron	0.938
Bridgestone	0.963

## Vorbeifahrgeräusch

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



Wirklich laut rollt keiner der neun Testreifen ab. Aber es gibt auch subjektiv gut wahrnehmbare Unterschiede. Besonders leise ist der Billigreifen von GT Radial. Deutlich hörbarer, wenn auch nicht wirklich laut: der Dunlop.

GT Radial	64.2	70.6
Goodyear	65.1	71.7
Syron	65.7	72.5
Pirelli	65.6	72.7
Nokian	66.1	72.2
Continental	66.1	72.4
Uniroyal	66.7	73.0
Bridgestone	66.7	73.3
Dunlop	67.6	74.0

## Traktion Gras

durchschnittliche Zugkraft in Newton



Wirklich toll zieht auf dem feuchten Gras naturgemäß keiner dieser Sommer-Straßenreifen. Aber es gibt messbare Unterschiede. Goodyear und Uniroyal bringen auch subjektiv spürbar mehr Zugkraft als der Continental.

Goodyear	2860
Uniroyal	2850
Syron	2830
Nokian	2760
Bridgestone	2720
GT Radial	2710
Dunlop	2680
Pirelli	2660
Continental	2620

## Traktion Kies

durchschnittliche Zugkraft in Newton



Kleine und größere Steine wechseln sich in dieser Prüfung ab. Die Unterschiede sind bei diesen Straßenreifen nicht groß, aber immerhin messbar. So zieht der Beste (Syron) rund fünf Prozent besser als der Letzte (Bridgestone).

Syron	3790
Continental	3770
Uniroyal	3760
Goodyear	3750
Pirelli	3740
Dunlop	3670
Nokian	3660
GT Radial	3650
Bridgestone	3620

## Traktion Sand

durchschnittliche Zugkraft in Newton



Auch auf Sand liegen Goodyear und Uniroyal vor den anderen Kandidaten. Die letzten vier haben auch subjektiv auf Sand mehr Traktionsprobleme. Allerdings geben alle Kandidaten auf Sand keine so schlechte Figur ab.

Goodyear	5450
Uniroyal	5270
Bridgestone	5210
Pirelli	5170
Continental	5040
GT Radial	4890
Dunlop	4880
Syron	4870
Nokian	4830

## Traktion Schlamm

durchschnittliche Zugkraft in Newton



Schlamm ist wie nasses Gras keine Domäne von feinprofilierten Straßenreifen. Und doch gibt es heftige Unterschiede. Verblüffend gut buddelt sich dabei der Regenspezialist von Uniroyal durch den glitschigen Modder.

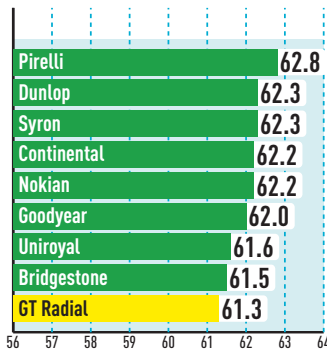
Uniroyal	1030
Syron	960
Pirelli	750
GT Radial	710
Goodyear	700
Nokian	630
Bridgestone	530
Continental	507
Dunlop	410

## Handling Schotter

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



Auf der mit gemeinen Steinen gespickten Schotterpiste liegen alle neun Testreifen insgesamt recht eng beisammen. Der Pirelli baut dabei vor allem etwas mehr Seitenführung auf als die übrigen Kandidaten.

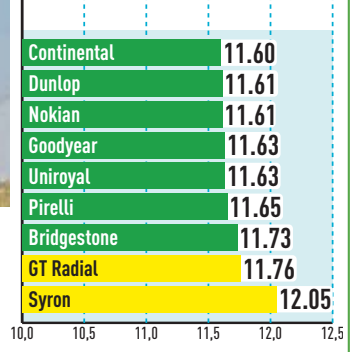


## Kreisbahn

Rundenzeit in Sekunden



Auf dem gleichmäßig bewässerten Asphalt versuchen die Reifen, möglichst viel Seitenführung aufzubauen, um ihre Haftung auf Nässe zu beweisen. Hier liegen alle Kandidaten recht nahe beieinander, nur der Syron fällt etwas ab.

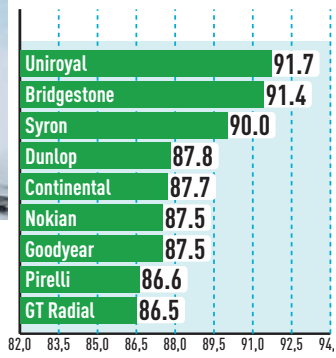


## Aquaplaning längs

Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h



Der Regen-Spezialist von Uniroyal macht seiner Bestimmung alle Ehre. Keiner bietet mehr Aquaplaningsicherheit als er. Der Bridgestone kommt aber auf ein ähnlich hohes Tempo ohne aufzuschwimmen.

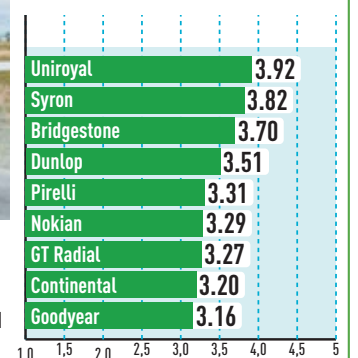


## Aquaplaning Kurve

maximale Querbeschleunigung in m/s<sup>2</sup>



Eine in der Kurve plötzlich auftretende Wasserpfütze müssen die Testreifen möglichst gut verkraften. Regen-Ass Uniroyal liefert erneut den Bestwert. Erstaunlicherweise bieten Continental und Goodyear hier nur Durchschnitt.



genden Bremsen mit solchen Reifen erst nach rund 62 Metern zum Stehen – mit verzweifelt regelndem ABS. Weniger als 50 Meter benötigt unter gleichen Bedingungen das Quartett aus Dunlop, Continental,

Uniroyal und Goodyear. Das sind dramatische Differenzen.

Ein solches Testergebnis lässt die preislichen Vorzüge in einem anderen Licht erscheinen. Klar, der türkische Syron ist rund 35 Prozent

günstiger als der besonders teure Continental. Man spart also bei einem Satz Reifen immerhin gut 250 Euro; mit einem Reifensatz von GT Radial sind es immer noch etwa 160 Euro Ersparnis. Aber dann sollte

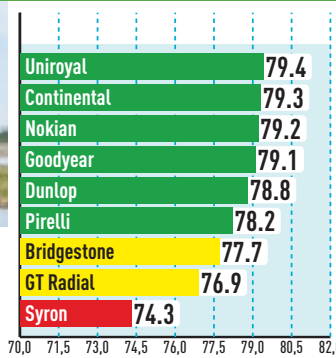
einem eben die nächsten zwei bis drei Sommersaisons niemand in die Quere kommen, der eine Vollbremsung notwendig macht. Sonst kann es eng werden. Zudem muss man zumindest beim Preis des ▶

## Handling nass

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



Mit dem Syron will der BMW auf Nässe häufig ausbrechen und muss ständig vom ESP wieder eingefangen werden. Ganz anders das Spitzenquartett aus Uniroyal, Continental, Nokian und Goodyear: feinfühlig und berechenbar.

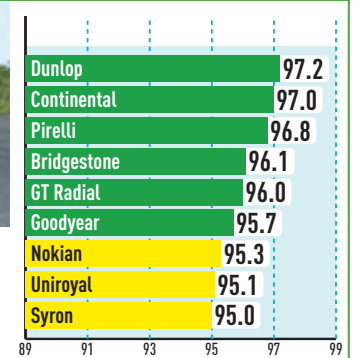


## Handling trocken

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



Hier sind Lenkpräzision und Seitenführung gefragt. Nokian, Uniroyal und Syron fahren sich etwas unpräziser und vor allem langsamer als die besonders kurvenfreudigen Reifen von Dunlop, Continental und Pirelli.

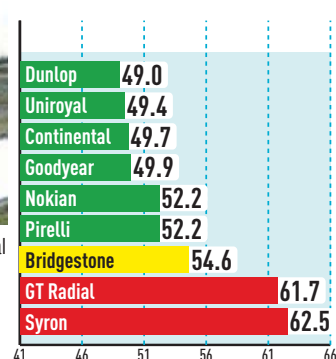


## Bremsen nass

Bremsweg aus 100 km/h in Meter



Der Nass-Bremstest holt seit Jahren katastrophal schlechte Messwerte von Billigreifen ans Licht. Auch dieses Mal erschrecken GT Radial und Syron mit viel zu langen Bremswegen. Der Unterschied von Syron zu Dunlop beträgt 13,5 Meter!

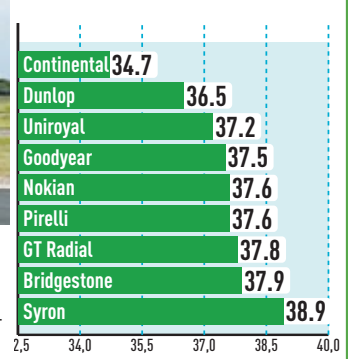


## Bremsen trocken

Bremsweg aus 100 km/h in Meter



Auch beim Bremstest auf trockener Fahrbahn zeigen Billigreifen schlechtere Leistungen. Erstaunlich aber auch, dass ein teurer Markenreifen wie der Bridgestone hier auf dem Niveau der Billiganbieter rangiert. Bester: der Continental.





Syron gegenrechnen, dass sein hoher Rollwiderstand einen erheblicher Teil seines Preisvorteils durch den höheren Treibstoffverbrauch wieder auffrisst.

Aber auch unter den namhaften Reifenmarken gibt es nennenswerte Unterschiede. Gefallen hat uns der preiswerte Uniroyal. Enttäuscht

hat uns dagegen der teure Bridgestone, der auf Nässe zu nahe an den beiden Billigreifen liegt.

*Der Reifentest wurde unterstützt von BMW, Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear, Nokian, Pirelli und Uniroyal. Unsere Standards der Transparenz und journalistischen Unabhängigkeit finden Sie unter [www.axelspringer.de/unabhaengigkeit](http://www.axelspringer.de/unabhaengigkeit)*

# FAZIT

Mit durchgehend guten bis sehr guten Leistungen in sämtlichen Disziplinen gewinnen Continental, Goodyear und Pirelli unseren Sommerreifentest. Die drei leisten sich keinen Aussetzer, nur billig sind sie nicht. Sehr nahe kommt den dreien der besonders bei Aquaplaning überzeugende Uniroyal, der überdies beim Preis deutlich unter dem Spitzentrio liegt und nur wenig mehr kostet als die beiden Billigreifen. Der schwammig fahrende Syron aus der Türkei gefällt dabei noch weniger als der indonesische GT Radial. Beide bremsen auf nasser Fahrbahn so schlecht, dass sie nicht zu empfehlen sind. [M. Braun/D. Möller-Sonntag/H. Klipp]

## SUV-Sommerreifen der Dimension 255/55 R 18 - 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	Aquaplaning Kurve	Handling	Kreisbahn	Bremsen	Durchschnitt	Handling	Bremsen	Abrollkomfort		Vorbehfahrgeräusch	Rollwiderstand	Durchschnitt	
<b>Benotungsanteil in Prozent</b>	20	20	20	20	20	<b>Durchschnitt</b>	20	10	30	10	30	<b>Durchschnitt</b>	30	30	15	15	10	<b>Durchschnitt</b>	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 ab 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.	
<b>Die Testkandidaten in der Reihenfolge ihrer Qualitäten</b>																				
<b>Continental</b> SportContact 5 SUV 109 Y ca. 185 Euro		2-	2+	2	2-	2+	2	2	2-	1-	2+	1-	2+	2+	1	2	2	2	2+	<b>Stärken:</b> sehr ausgewogener Sommerreifen, besonders kurze Bremswege, präzise Lenkreaktion <b>Schwächen:</b> selbstbewusster Preis, mäßige Zugkraft auf feuchtem Gras
<b>vorbildlich</b>																				
<b>Goodyear</b> Eagle F1 Asymm. SUV 109 Y ca. 185 Euro		2+	2+	1-	2+	2	2+	2	2-	2+	2	1-	2+	2-	2	1-	2+	2	2	<b>Stärken:</b> sehr ausgewogener Sommerreifen, besonders leise und komfortabel, Bester auf Sand und Gras <b>Schwächen:</b> selbstbewusster Preis, durchschnittlich bei Aquaplaning
<b>vorbildlich</b>																				
<b>Pirelli</b> Scorpion Verde 109 W ca. 175 Euro		2-	2+	2+	2+	1-	2+	2-	2	2-	2	2	2	2	2	2-	2	2	2	<b>Stärken:</b> ausgewogener Sommerreifen, besonders gut auch auf Schotter <b>Schwächen:</b> durchschnittlich bei Aquaplaning, nur durchschnittlich auf feuchtem Gras, mäßig komfortabel
<b>vorbildlich</b>																				
<b>Uniroyal</b> RainSport 3 SUV 109 V ca. 155 Euro		2+	2+	2+	1-	2-	2+	1-	1	1-	2	1	1-	3	2	1	2-	2	2-	<b>Stärken:</b> herausragende Nässe-Qualitäten, sehr komfortabel, günstiger Preis, Bester im Schlamm <b>Schwächen:</b> reduzierte Seitenführung auf trockener Fahrbahn, nicht besonders leise
<b>gut</b>																				
<b>Dunlop</b> SP Quattro Maxx 109 Y ca. 175 Euro		2-	2	2-	3+	2+	2-	2	2+	2	2+	1	2+	2+	2+	2	3+	2-	2	<b>Stärken:</b> kürzester Bremsweg bei Nässe, sehr hohe Lenkpräzision auf trockener Fahrbahn <b>Schwächen:</b> reduzierte Traktion im Schlamm, erhöhtes Laufgeräusch, durchschnittlicher Rollwiderstand
<b>gut</b>																				
<b>Nokian</b> Z 109 W ca. 160 Euro		2	2	2-	2	2+	2	2	2	2+	2+	2	2	3+	2	2	2	1-	2	<b>Stärken:</b> sehr niedriger Rollwiderstand, gute Seitenführung auf Schotter, ordentliche Nässe-Qualitäten <b>Schwächen:</b> Untersteuerneigung auf trockener Fahrbahn, reduzierte Traktion auf Sand
<b>gut</b>																				
<b>Bridgestone</b> Dueler H/P Sport 109 Y ca. 180 Euro		2	2-	2+	2-	2-	2	1-	1-	3+	2-	3+	2-	2-	2	2-	2-	3	2-	<b>Stärken:</b> sehr hohe Aquaplaningreserven, ordentliche Seitenführung auf trockener Fahrbahn <b>Schwächen:</b> nur Durchschnitt beim Bremsen, erhöhter Rollwiderstand, erhöhtes Laufgeräusch
<b>befriedigend</b>																				
<b>GT Radial</b> Champiro HPY 109 Y ca. 145 Euro		2	2	2-	2+	3+	2	2-	2	3	3+	5	3-	2-	2	2+	1	2	2	<b>Stärken:</b> besonders niedriges Abrollgeräusch, ordentlich auf trockener Fahrbahn, günstiger Preis <b>Schwächen:</b> zu langer Bremsweg bei Nässe, reduzierte Haftung in nassen Kurven, reduzierte Seitenführung auf trockener Fahrbahn, erhöhter Rollwiderstand
<b>nicht empfehlenswert</b>																				
<b>Syron</b> Cross 1 4x4 109 W ca. 120 Euro		2+	2+	2-	1-	2+	2+	2+	1-	4-	3-	5	4+	3	2-	2-	2	3	3+	<b>Stärken:</b> sehr niedriger Preis, gut bei Aquaplaning <b>Schwächen:</b> zu langer Bremsweg bei Nässe, reduzierte Haftung in nassen Kurven, reduzierte Seitenführung auf trockener Fahrbahn, erhöhter Rollwiderstand
<b>nicht empfehlenswert</b>																				

Notenschnitt: ■ 1-2 ■ 3 ■ 4-6