

Rad-Schlag



Kleine Geländegänger wie der Tiguan
oder Audis Q3 verlangen nach
speziellen Reifen. Wir schickten
10 Pneus der beliebten Größe
235/55 R 17 in den GF-
Reifentest und ver-
gleichen zudem
16, 17 und 18 Zoll



↑ Auf genau definierter Wasserhöhe geht es um die Reifen-Qualität bei Aquaplaning
 ➔ Beim Trockenhandling beurteilt der Fahrer die Reaktionen im absoluten Grenzbereich

Er ist das beliebteste SUV in Deutschland. Monat für Monat entscheiden sich mehr als 3000 Käufer für den Tiguan, im gesamten Jahr 2013 waren es 57.838. Damit liegt der kompakte Geländegänger aus Wolfsburg in der Zulassungsstatistik des vergangenen Jahres auf einem beeindruckenden sechsten Gesamttrank und zeigt, wie beliebt kleine SUV mittlerweile sind. Und ganz klar, auch auf dem Gebrauchtmotor ist der Tiguan heute eine feste Größe, was die Reifen ins Spiel bringt. Denn so manches dieser Autos braucht gerade jetzt zum Frühjahr neue Sommerpneus. Grund genug für GUTE FAHRT, sich erstmals in der langen Geschichte des GF-Reifentests mit den speziellen Pneu für den Tiguan zu beschäftigen, die in identischen Dimensionen ja auch am Audi Q3 zum Einsatz kommen.

Doch welcher Reifen ist am Tiguan der richtige, welcher Hersteller bietet die besten Sicherheitsreserven? Oder könnte man es sich nicht auch einfacher machen und anstelle eines reinen Sommerreifens einen guten Ganzjahrespneu montieren? Muss ich zu anderen Reifen greifen, wenn mein Tiguan Front- statt Allradantrieb hat? Welche Rad-Dimension ist denn nun am Tiguan die sinnvollste: 16, 17 oder 18 Zoll?

Fragen über Fragen – wir wollen und können Sie hier alle beantworten. Aber der Reihe nach. Zunächst galt

es zu klären, welches Reifenformat denn am Tiguan am häufigsten gefahren wird. Nein, es ist nicht die schmale Basisgröße 215/65 R 16, wie man vermuten würde. Über 50 Prozent der Tiguan-Käufer entscheiden sich gleich für die optisch ansprechendere, goldene Mitte, also die größeren 17 Zöller in 235/55 R 17. Die sind schön breit und füllen die üppigen SUV-Radhäuser des Tiguan ordentlich aus. Ganz klar, das sollte dann auch unsere Testdimension sein.

Wie sich im direkten Vergleich die eher sportive Größe 235/50 R 18 – ebenfalls ab Werk lieferbar – schlägt, wollten wir trotzdem wissen. Da trifft es sich gut, dass Volkswagen einen identischen Reifen gleich in allen drei Formaten freigegeben hat: den Bridgestone Dueler H/P Sport. Der bildete auch die 17 Zoll-Basis, an der sich alle anderen Pneu messen durften. 12 Plätze waren insgesamt zu vergeben, ziehen wir dreimal Bridgestone ab bleiben also noch neun. Generell galt die Vorgabe, dass die Reifen möglichst spezielle SUV-Pneu sein sollten. Dazu kamen eine geforderte Tragfähigkeit von 99 sowie die Geschwindigkeitskategorie V, also bis 240 km/h. Ausnahmen davon akzeptierten wir nur dann, wenn ein Pneu in dieser Kombination nicht oder noch nicht zur Verfügung stand.

SUV verlangen nach speziellen Pneu

Letztlich fand sich das Testfeld wie folgt zusammen: Conti lieferte die aktuellste Version des CrossContact UHP, von Hankook kam quasi noch warm der brandneue Ventus S1 evo² SUV. Dunlop stellte den von Audi freigegebenen SP Sport Maxx RT zur Verfügung, Pirelli den ebenfalls freigegebenen Scorpion Verde. Dazu kamen der Toyo Proxes CF1 SUV und der Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2 mit Y-Freigabe bis 300 km/h, den der Hersteller als sportive SUV-Alternative sieht. Und wie im vergangenen Jahr am Touran war auch ein günstiger Westlake mit dabei. Als zweiten Chinesen holten wir uns dazu im Internet den billigen Star Performer SUV-1, der vollmundig als „asiatischer Hochleistungs-pneu mit High Performance Technologie“ angepriesen wird. Fehlt noch einer, der Vredestein Quatrac 3 SUV. Der vertritt hier die



Der Fahrer und ein Beifahrer im Fond beurteilen im GF-Test das Abrollgeräusch im Innenraum bei 60 km/h und abgestelltem Motor

www.gute-fahrt.de
eingeben und mehr erfahren
unter **Webcode #11549**

**gute
Fahrt**
EXTRA-INHALTE

interessante Gilde der Ganzjahresreifen. Für Spannung war also bereits im Vorfeld des Tests auf dem italienischen Pirelli-Testgelände in Vizzola gesorgt, zu dem uns drei TDI-Tiguan sowohl mit Front- als auch mit Allradantrieb zur Verfügung standen. Doch zunächst waren auch in diesem Jahr insgesamt 104 Reifen auf passende Serienfelgen zu montieren, grammgenau auszuwuchten und der von VW vorgegebene Serien-Luftdruck einzustellen.

11 Prüfungen stehen auf dem Programm

Die wichtigsten subjektiven Tests unserer elf Prüfungen, also Handling nass und trocken sowie die Seitenführung auf dem bewässerten Kreis, wurden zunächst auf dem Fronttriebler erledigt. Anschließend erfolgte der Allrad-Gegencheck mit dem 4Motion-Tiguan.

Weitere subjektive Prüfungen sind das Abrollgeräusch und der Fahrkomfort. Allein nach unbestechlichen Messwerten benotet werden die Tests in Sachen ABS-Bremsen nass, Aquaplaning längs und quer, Trockenbremsen sowie Rollwiderstand, den wir wieder nach dem Label-Prüfverfahren ermittelten.

Dazu kam wie immer zur Abrundung der Schnelllaufstest nach den harten VW-Vorgaben mit 3 Grad Sturz. Nach einem Warmlaufprogramm lautet die V-Bedingung je 10 Minuten bei 230, 240 und schließlich 250 km/h. Bei H-Pneus sind es 10 Minuten bei 210, 220 und 230 km/h. Das erledigten alle mit Bravour und großen Reserven – bis auf den Star Performer. Zwei V-Reifen wurden geprüft, beide verabschiedeten sich bereits nach wenigen Minuten bei 240 km/h. Die Erfüllung der



Handling trocken

Bridgestone Dueler H/P Sport	sehr gut
Conti CrossContact UHP	sehr gut
Dunlop SP Sport Maxx RT	sehr gut
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	sehr gut
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	sehr gut
Pirelli Scorpion Verde	sehr gut
Star Performer SUV-1	ausreichend
Toyo Proxes CF1 SUV	gut
Vredestein Quatrac 3 SUV	befriedigend
Westlake SV 308	befriedigend
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	befriedigend
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	sehr gut

Handlingstrecke 2400 Meter. Entscheidend ist der subjektive Eindruck mit einem weiten Grenzbereich ohne Lastwechselreaktionen. Die Rundenzeit selbst ist völlig zweitrangig.

Handling nass

Bridgestone Dueler H/P Sport	sehr gut
Conti CrossContact UHP	sehr gut
Dunlop SP Sport Maxx RT	sehr gut
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	sehr gut
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	sehr gut
Pirelli Scorpion Verde	sehr gut
Star Performer SUV-1	ausreichend
Toyo Proxes CF1 SUV	gut
Vredestein Quatrac 3 SUV	befriedigend
Westlake SV 308	befriedigend
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	gut
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	befriedigend

Handlingstrecke 1250 Meter. Auch bei Nässe ist die Subjektiv-Beurteilung das entscheidende Kriterium. Nur eine leichte Beherrschbarkeit, Grip und eine exakte Lenkung sichern Bestnoten.



← Das stundenlange Bremsen aus 100 km/h fordert vom Testfahrer mehr als einen stabilen Magen
 ⇌ Moderne Akku-Schlagschrauber erleichtern heute die Arbeit beim Anziehen der Radschrauben

**Insgesamt 104
 Reifen mussten
 auf den passen-
 den Tiguan-
 Serienfelgen
 montiert und
 auch perfekt
 ausgewuchtet
 werden**

lascheren DIN-Vorgabe wäre wohl kein Problem gewesen, aber im speziellen VW-Test war der Star Performer überfordert.

Raus auf die Strecke, das Trockenhandling steht auf dem Programm. Hier geht es um Fahrsicherheit und nicht um Rundenzeiten, es entscheiden der harmonische Gesamteindruck plus guter Grip und ein weiter Grenzbereich ohne Lastwechselreaktionen. Der frontgetriebene Tiguan zieht dann auch sehr gelassen seine Bahn, klasse wie sicher Volkswagen das Auto fahrwerksseitig abgestimmt hat. Dazu passen perfekt die stabil und sicher mit kleinen Lenkwinkeln agierenden 17 Zoll-Pneus von Bridgestone, Conti, Dunlop, Goodyear, Hankook und Pirelli sowie der noch einen Tick präzisere Bridgestone 18 Zöller. Doch auch der gute Toyo macht nichts falsch, der Westlake benötigt wie der Allwetter-Vredestein größere Lenkwinkel, ist aber nicht ganz so seitenweich wie der Allwetter-Holländer. Befriedigend sind sie beide. Diese Note fährt auch der schmalere 16 Zoll Bridgestone ein, der stark untersteu-

ert und etwas stabiler sein könnte. Bleibt unser Star Performer. Auch er untersteuert, baut zudem von Runde zu Runde mehr ab und rubbelt in den Kurven. Nicht unsicher, aber nur ausreichend.

Die nasse Fahrbahn muss also wieder mal die Spreu vom Weizen trennen. Wie schon auf trockener Bahn fahren auch hier wieder dieselben Pneus vorneweg, bleiben immer sicher und gut kontrollierbar, offerieren eine klasse Haftung. Knapp dahinter erneut mit etwas größerem Lenkbedarf Toyo und Bridgestone 16 Zoll, befriedigend sind die kräftig untersteuernden Pneus von Westlake und Vredestein. Über diese Note kommt dann aber auch der 18 Zöller nicht hinaus, er wechselt im Grenzbereich vom Unter- ins Übersteuern, ist schwieriger zu kontrollieren als der 17er. Schlusslicht auf Nässe ist erneut der nur knapp ausreichende Star Performer. Schlagartig bricht hier die zunächst gute Seitenführung zusammen, ohne Reaktion lässt sich das Lenkrad bis zum Anschlag drehen. Klar, wir hatten hier ASR abgeschaltet. Dennoch ist dies nicht mehr zeitgemäß.

ABS-Bremsen trocken

Bridgestone Dueler H/P Sport	34,8 m	100 %
Conti CrossContact UHP	33,3 m	104 %
Dunlop SP Sport Maxx RT	33,5 m	104 %
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	34,3 m	101 %
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	34,7 m	100 %
Pirelli Scorpion Verde	33,6 m	103 %
Star Performer SUV-1	36,5 m	95 %
Toyo Proxes CF1 SUV	37,3 m	93 %
Vredestein Quatrac 3 SUV	38,1 m	91 %
Westlake SV 308	36,2 m	96 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	36,2 m	96 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	35,5 m	98 %

Vollbremsung bei 100 km/h mit ABS. Messung bis 10 km/h auf trockenem Asphalt.

ABS-Bremsen nass

Bridgestone Dueler H/P Sport	46,3 m	100 %
Conti CrossContact UHP	40,7 m	112 %
Dunlop SP Sport Maxx RT	43,5 m	106 %
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	46,0 m	101 %
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	41,8 m	110 %
Pirelli Scorpion Verde	41,5 m	110 %
Star Performer SUV-1	51,6 m	89 %
Toyo Proxes CF1 SUV	46,4 m	100 %
Vredestein Quatrac 3 SUV	44,9 m	103 %
Westlake SV 308	48,0 m	96 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	46,4 m	100 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	47,4 m	98 %

Vollbremsung bei 100 km/h mit ABS. Messung bis 10 km/h auf nassem Asphalt.



Reifenwechsel im Minutentakt fordern von der Testcrew ständige Aufmerksamkeit

Was ändert sich in Sachen Handling, wenn man Allradantrieb hat? An den reinen Ergebnissen und Reihenfolgen nichts von Gewicht. Nur die Spreizung wird geringer. Sprich der 4Motion bügelt die Schwächen der PneuS etwas aus und zeigt, dass er nicht nur unter winterlichen Bedingungen noch mehr Sicherheit bietet als ein Tiguan mit Frontantrieb.

Auf unsere wichtigste Testdisziplin, das Nassbremsen aus 100 km/h, hat die Antriebsform jedoch keinen Einfluss. Hier sind alle gleich. Nach nur 40,7 Metern kommt der Conti-Tiguan zum Stehen, knapp gefolgt von Pirelli und Hankook. So soll es sein, dafür ein „Sehr gut“. Dunlop und auch der Vredestein sind gut, doch bereits der sportive Goodyear kommt erst gut 5 Meter nach dem Conti zum Stehen. Er ist wie Toyo und die Bridgestone mit 16 und 17 Zoll befriedigend. Nur noch ein „Ausreichend“ kassieren der 18 Zöller und Westlake. Dramatisch wird es beim Star Performer. Der braucht knapp elf Meter mehr als der Conti – im Ernstfall kann dies Totalschaden oder noch Schlimmeres bedeuten. Was bei uns keine andere Note als „Mangelhaft“ zulässt und damit gleichzeitig im Gesamturteil zur Abwertung auf dieselbe Gesamtnote führt.

Generell fällt beim Nassbremsen in diesem Jahr jedoch auf, dass die Spreizung und damit die unterschiedlichen Bremswege zwischen den Herstellern größer ausfallen als in den vergangenen Jahren. An den speziellen SUV-PneuS kann das eigentlich nicht liegen. Oder opfert man hier gar bewusst zugunsten eines besseren Label-Rollwiderstands etwas an Sicherheit?

Geringe Unterschiede beim Rollwiderstand

Schauen wir uns deshalb die Rowi-Ergebnisse gleich mal an. Und tatsächlich, eine maximale Differenz zwischen Platz 1 und 12 von nur 0,14 PS Verlust pro Rad ist in der Praxis nicht der Rede wert und auch kaum in Kraftstoffeinsparung umzurechnen. Weshalb unterm Strich bis auf den 16 Zoll-Bridgestone auch alle Reifen

Aquaplaning längs

Bridgestone Dueler H/P Sport	79,3 km/h	100 %
Conti CrossContact UHP	76,0 km/h	96 %
Dunlop SP Sport Maxx RT	81,8 km/h	103 %
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	81,1 km/h	102 %
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	81,5 km/h	103 %
Pirelli Scorpion Verde	80,0 km/h	101 %
Star Performer SUV-1	78,8 km/h	99 %
Toyo Proxes CF1 SUV	79,2 km/h	100 %
Vredestein Quattrac 3 SUV	77,0 km/h	97 %
Westlake SV 308	78,3 km/h	99 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	83,8 km/h	106 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	80,0 km/h	101 %

Wasserhöhe 7 Millimeter

Aquaplaning quer

Bridgestone Dueler H/P Sport	4,05 m/s ²	100 %
Conti CrossContact UHP	3,60 m/s ²	89 %
Dunlop SP Sport Maxx RT	4,55 m/s ²	112 %
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	4,60 m/s ²	114 %
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	4,25 m/s ²	105 %
Pirelli Scorpion Verde	3,75 m/s ²	93 %
Star Performer SUV-1	3,75 m/s ²	93 %
Toyo Proxes CF1 SUV	3,85 m/s ²	95 %
Vredestein Quattrac 3 SUV	3,65 m/s ²	90 %
Westlake SV 308	3,80 m/s ²	94 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	4,35 m/s ²	107 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	4,30 m/s ²	106 %

Wasserhöhe 6 Millimeter. Maximale Querbewegung in m/s²



Bridgestone Dueler H/P Sport

Der Japaner mit Volkswagen-Werksfreigabe und gleichzeitig unsere Testbasis zeigt sich auf hohem Niveau ausgewogen und harmonisch, egal ob auf trockener oder nasser Fahrbahn. Nur beim Nassbremsen kommt er im Vergleich zur allerdings jüngeren Konkurrenz über ein „Befriedigend“ nicht hinaus. Dafür ist er sehr gut beim Rollwiderstand, beim Komfort sowie in Sachen Abrollgeräusch. Gut ist die Aquaplaningvorsorge.

Preis: ca. 156 Euro

Gute Fahrt
Urteil

Gut +



Conti CrossContact UHP

Die Hannoveraner zeigen, was heute machbar ist. Nur der neue CrossContact UHP fährt sowohl beim Rollwiderstand als auch beim Nassbremsen – das er zudem souverän gewinnt – ein „Sehr gut“ ein. Dazu offeriert er ein spontanes, präzises und stets sicheres Handling, egal ob auf trockener oder nasser Bahn. Lediglich die Aquaplaningvorsorge sollte besser sein. Unterm Strich holt sich der Conti dennoch verdient den Testsieg.

Preis: ca. 150 Euro

Gute Fahrt
Urteil

Sehr gut -



Dunlop SP Sport Maxx RT

Auch der Dunlop hat eine Werksfreigabe – die von Audi für den Q3. Was sich in harmonischen, präzisen Handlingeigenschaften mit sehr gutem Haftungs niveau zeigt. Gut ist der komfortable Sport Maxx RT dazu beim Nassbremsen und in Sachen Rollwiderstand. Top ist aber auch die Aquaplaningvorsorge und das Bremsen auf trockenem Asphalt, Lastwechselreaktionen sind ihm fremd. Dafür gibt es die GF-Empfehlung.

Preis: ca. 163 Euro

Gute Fahrt
Urteil

Sehr gut -



Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2

Den Eagle F1 sieht Goodyear als sportives Alternativ-Angebot im SUV-Segment, als Y-Pneu ist er gar bis 300 km/h freigegeben. Das kostet zwar Punkte beim Komfort, bringt aber ein sehr präzises, neutrales Lenkverhalten mit kleinen Lenkwinkeln und guter Stabilität bei Lastwechseln. Präzise auch beim Nasshandling, aber nur „Befriedigend“ beim nassen Bremsen. Dafür zeigt der F1 eine sehr gute Aquaplaning-Vorsorge.

Preis: ca. 174 Euro

Gute Fahrt
Urteil

Gut +



⇌ Kopfsteinpflaster und Querfugen zeigen, wie gut die Eigendämpfung der Reifen und damit der Komfort ist
← Beim Nasshandling zählen beste Haftung, gute Stabilität und leichte Kontrollierbarkeit im Grenzbereich

Kreisbahn nass

Bridgestone Dueler H/P Sport	7,4 m/s ²	100 %
Conti CrossContact UHP	7,8 m/s ²	105 %
Dunlop SP Sport Maxx RT	7,6 m/s ²	103 %
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	7,6 m/s ²	103 %
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	7,5 m/s ²	101 %
Pirelli Scorpion Verde	7,9 m/s ²	107 %
Star Performer SUV-1	6,7 m/s ²	90 %
Toyo Proxes CF1 SUV	7,6 m/s ²	103 %
Vredestein Quatrac 3 SUV	7,0 m/s ²	95 %
Westlake SV 308	7,3 m/s ²	99 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	7,2 m/s ²	97 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	7,4 m/s ²	100 %

Kreis-Durchmesser 42 Meter. Maximale Querbeschleunigung in m/s²

Rollwiderstand

Bridgestone Dueler H/P Sport	1,13 PS	100 %
Conti CrossContact UHP	1,12 PS	101 %
Dunlop SP Sport Maxx RT	1,16 PS	97 %
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	1,12 PS	101 %
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	1,16 PS	97 %
Pirelli Scorpion Verde	1,16 PS	97 %
Star Performer SUV-1	1,13 PS	100 %
Toyo Proxes CF1 SUV	1,12 PS	101 %
Vredestein Quatrac 3 SUV	1,10 PS	103 %
Westlake SV 308	1,19 PS	95 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	1,24 PS	90 %
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	1,20 PS	94 %

Messung bei konstant 80 km/h. Verlustleistung pro Rad in PS



Hankook Ventus S1 evo² SUV

Der Ventus-SUV ist eine der absoluten Neuererscheinungen dieses Frühjahrs. Und die Koreaner zeigen erneut, was sie können. Egal ob trocken oder nass, der Hankook überzeugt mit ausgewogenen, direkten Handlingeigenschaften ohne Lastwechselreaktionen und guter Haftung. Dazu bremsst er auf Nässe sehr gut und gut bei trockener Bahn, ist top bei Aquaplaning und gut im Rollwiderstand. Die GF-Empfehlung ist der Lohn.

Preis: ca. 140 Euro

Gute Fahrt Urteil **Sehr gut -**



Pirelli Scorpion Verde

Der italienische Scorpion sticht, und zwar im positiven Sinne. Auch er hat die Freigabe von Volkswagen und Audi, zeigt sich in Sachen Handling nass wie trocken auf hohem Niveau ausgewogen und frei von Lastwechselreaktionen. Die Lenkwinkel sind klein, neutral bis leicht untersteuernd geht es um den Kreis. Dazu sehr gut beim Bremsen und gut bei Rollwiderstand und Komfort. Natürlich ist er eine GF-Empfehlung.

Preis: ca. 153 Euro

Gute Fahrt Urteil **Sehr gut -**



Star Performer SUV-1

Machen wir es kurz: Der chinesische Preisschlagler ist ein Sicherheitsrisiko. Erst knapp 11 Meter kommt er beim Nassbremsen nach dem Conti zum Stehen! Das ist einfach mangelhaft und führt automatisch zur selben Endnote. Dazu schafft der Pneu als einziger die VW-Schnelllaufprüfung nicht. Doch auch beim Handling ist der unruhige Star kein Performer. Da hilft dann auch der sehr gute Rowi nicht mehr weiter.

Preis: ca. 78 Euro

Gute Fahrt Urteil **Mangelhaft**



Toyo Proxes CF1 SUV

Der speziell auf den SUV-Einsatz getrimmte Japaner zeigt sich beim Handling präzise, sicher und gut zu kontrollieren, neigt aber speziell auf Nässe trotz guter Haftung ohne Lastwechselreaktionen zum ausgeprägten Untersteuern. Dazu kommt er in beiden Bremsprüfungen über ein „Befriedigend“ nicht hinaus. Im Schnitt noch gut ist die Aquaplaningvorsorge, sehr gut der Rollwiderstand. Befriedigend beim Komfort.

Preis: ca. 125 Euro

Gute Fahrt Urteil **Gut -**



Auf der bewässerten Kreisbahn geht es um ein möglichst neutrales Fahrverhalten ohne Lastwechselreaktionen

ein „Sehr gut“ oder „Gut“ bekommen. Weit erstaunlicher ist es hier allerdings, dass gerade der Ganzjahrespneu von Vredestein den Bestwert einheimst und damit das komplette Sommerreifenlager düpiert. Kompliment dafür nach Holland! Doch auch der gescholtene Star Performer zeigt sich hier sehr gut, was im Umkehrschluss aber auch die schlechten Nässeergebnisse erklärt. Denn nach wie vor gibt es hier einen Zielkonflikt, es bedarf Können und den Einsatz modernster Chemie, um in beiden Bereichen top zu sein. Hier und heute schafft es nur Conti sowohl beim Nassbremsen als

Komfort

Bridgestone Dueler H/P Sport	sehr gut
Conti CrossContact UHP	sehr gut
Dunlop SP Sport Maxx RT	sehr gut
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	befriedigend
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	sehr gut
Pirelli Scorpion Verde	gut
Star Performer SUV-1	befriedigend
Toyo Proxes CF1 SUV	befriedigend
Vredestein Quattrac 3 SUV	gut
Westlake SV 308	gut
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	sehr gut
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	gut

Subjektive Beurteilung auf Asphalt, Beton und Kopfsteinpflaster sowie bei Querfugen und beim Überfahren von Kanaldeckeln

Geräusch

Bridgestone Dueler H/P Sport	sehr gut
Conti CrossContact UHP	sehr gut
Dunlop SP Sport Maxx RT	sehr gut
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	gut
Hankook Ventus S1 evo ² SUV	sehr gut
Pirelli Scorpion Verde	sehr gut
Star Performer SUV-1	gut
Toyo Proxes CF1 SUV	gut
Vredestein Quattrac 3 SUV	gut
Westlake SV 308	sehr gut
Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	gut
Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll	sehr gut

Subjektive Beurteilung des Innengeräuschs bei 60 km/h und abgeschaltetem Motor



Vredestein Quatrac 3 SUV

Der einzige Ganzjahresreifen im Testfeld schlägt sich wacker und zeigt die erwarteten Ergebnisse. Der Kompromiss aus Winter- und Sommerpneu wird speziell beim Trockenhandling spürbar, hier zeigt sich der stark untersteuernde, befriedigend bremsende Quatrac zwar sicher, aber eben auch sehr seitenweich. Gut bremst er bei Nässe, bietet hier eine befriedigende Stabilität und überrascht zudem mit dem besten Rollwiderstand.

Preis: ca. 160 Euro

Gute Fahrt Urteil **Befriedigend +**

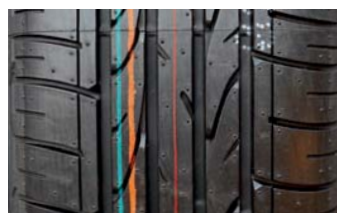


Westlake SV 308

Bereits im vergangenen Jahr überraschten die Chinesen am Touran mit ordentlichen Leistungen, das schafft Westlake nun auch beim Tiguan. Der SV 308 fährt beim Handling zwar grundsätzlich auf spürbar schwächerem Niveau als die etablierte Konkurrenz, unsicher ist er aber deshalb nicht. Beim Nassbremsen schafft er nur ein „Ausreichend“, muss sich dafür aber beim Rowi nicht verstecken. Gut, wie auch beim Komfort.

Preis: ca. 90 Euro

Gute Fahrt Urteil **Befriedigend**



Bridgestone Dueler 16 Zoll

Der 16 Zöller in 215/65 ist die Tiguan-Basisdimension. Im Handling harmonisch und sicher, allerdings eben auch instabiler als der ohnehin beliebtere 17 Zöller. Jetzt sind größere Lenkwinkel nötig, auch Lastwechsel erfordern eine größere Aufmerksamkeit. Befriedigend beim Bremsen, dafür natürlich top bei Aquaplaning. Doch selbst beim Komfort kann der kleinere Reifen keinen echten Vorteil herausfahren.

Preis: ca. 100 Euro

Gute Fahrt Urteil **Gut -**



Bridgestone Dueler 18 Zoll

Die Alternative nach oben lautet 235/50 R 18. So bestückt gewinnt der Tiguan zumindest optisch, nicht jedoch beim Fahrverhalten. Zwar fährt der Tiguan mit den 18 Zöllern auf trockener Bahn noch stabiler um die Ecken als mit 17 Zöllern, doch er mag die Nässe nicht. Die Lenkwinkel sind größer, ständig wechselt das Auto im Grenzbereich zwischen Unter- und Übersteuern, bremst nur ausreichend. Gut bei Rowi und Komfort.

Preis: ca. 175 Euro

Gute Fahrt Urteil **Gut -**

Das bewährte Pirelli-Testgelände im norditalienischen Vizzola bietet beste Voraussetzungen für den GUTE FAHRT-Reifentest





Test kompakt

Die Überarbeitung des CrossContact UHP zeigt Wirkung. Nur der Conti ist in der Lage, sowohl beim Nassbremsen als auch beim Rollwiderstand ein „Sehr gut“ einzufahren. Damit geht er mit minimalem Vorsprung vor Hankook, Pirelli und Dunlop über die Ziellinie, alle vier sind sehr gut und bekommen dafür die GF-Empfehlung. Doch auch Bridgestone, Goodyear und Toyo liefern gute 17 Zöller. Westlake fährt ein „Befriedigend“ ein, genauso wie der Ganzjahrespneu von Vredestein. Der ist der erwartete Kompromiss. Mangelhaft lautet dagegen die Note für den Star Performer, dessen langer Nassbremsweg geht schlicht an die Sicherheit. Und beim Tiguan-Dimensionsvergleich aus 16, 17 und 18 Zoll ist mal wieder die goldene Mitte beste Wahl.

Die nasse Fahrbahn bringt die Reifen an ihre Grenzen und deckt Schwächen gnadenlos auf. Speziell beim ABS-Bremsen aus 100 km/h

auch beim Rollwiderstand ein „Sehr gut“ einzufahren.

Was zeigen unsere Pneus bei Aquaplaning? Zumindest in Längsrichtung schlägt jetzt die Stunde des schmalen 16 Zoll-Bridgestone, der Dueler H/P Sport schwimmt erst bei 83,8 km/h auf. Letzter wird hier mit 76,0 km/h der sonst so verwöhnte Conti. Beim gefürchteten Queraquaplaning in der Kurve zeigen sich Goodyear, Dunlop, Hankook und die Bridgestone in 16 und 18 Zoll von ihrer besten Seite, hinten fahren wieder Vredestein und Conti.

Fuß vom Gas bei Aquaplaning

Bleibt als letzte Nässeprüfung der 42 Meter durchmessende Kreis. Hier zählen Grip und ein möglichst neutrales Fahrverhalten, das bringt

eine hohe Querbewegung. Ruhig drehen Conti, Dunlop, Goodyear, Pirelli und Toyo ihre Runden, befriedigend sind die untersteuernden Pneus von Vredestein und Bridgestone in 16 Zoll. Die rote Laterne trägt der Star Performer, dem es an Haftung und Stabilität mangelt.

Auch trocken bremst der Conti top

Bleiben die trockene Bremsbahn sowie die subjektiven Bewertungen von Komfort und Geräusch. Wie schon auf Nässe bremst der Conti am besten, kommt nach nur 33,3 Metern aus 100 km/h zum Stehen. Knapp dahinter liegen die ebenfalls sehr guten Pneus von Dunlop, Pirelli und Goodyear, gut sind Hankook und die beiden Bridgestone in 17 und 18 Zoll. Ganz hinten liegt hier der ausreichende Vredestein, der seinem Winterprofil samt den vielen Lamellen Tribut zollen muss. Schwierig war die Entscheidung bei Komfort und Abrollgeräusch, hier fallen die Unterschiede sehr gering aus. Lediglich der Sport-Goodyear, unser Star Performer und der Toyo nehmen Querschlupf etwas strammer als der Rest des Feldes.



↑ Modernste Messelektronik zur Erfassung und Auswertung der Testergebnisse
← Eine steile Kuppe im Nasshandling-Parcours entlarvt Schwächen bei der Traktion

Zur Schlusswertung: Wie immer entfallen 25 Prozent auf das wichtige Nassbremsen, Nasshandling und Trockenbremsen gehen mit je 15 Prozent in die Endwertung ein. An Rollwiderstand und Trockenhandling gehen jeweils 10 Prozent, alle anderen Übungen haben einen Anteil am Gesamtkuchen von je 5 Prozent. Testsieger wird mit hauchdünnem Vorsprung vor Hankook, Pirelli und Dunlop der frisch überarbeitete Conti CrossContact UHP. Alle vier sind sehr gut und bekommen dafür die GF-Empfehlung. Aber auch Bridgestone, Goodyear und Toyo bauen wirklich gute Reifen, die man bedenkenlos empfehlen kann. Der günstige Westlake bestätigt dazu auch in diesem Jahr, dass aus China sehr wohl Reifen kommen können, die nicht so schlecht sind wie der Star Performer mit seinem viel zu langen und daher mangelhaften Nassbremsweg. Und wie lautet das Fazit zum Ganzjahresreifen von Vredestein? Der erledigt seine Aufgabe wie erhofft. Wer wenig fährt und das Wechseln von Sommer- auf Winterreifen vermeiden will, macht auch hier keinen großen Fehler. Doch ein Allwetterpneu ist und bleibt eben letztlich immer ein Kompromiss.

Bleibt last but not least die Frage nach der besten Rad-Dimension für den Tiguan. Und die Entscheidung der meisten Käufer für 17 Zoll ist goldrichtig. Damit fährt das kleine SUV aus Wolfsburg harmonisch, präzise und komfortabel. Weder der weichere 16 Zöller noch der zwar auf trockenem Asphalt stabilere aber bei Nässe schwächelnde 18 Zöller kommen hier mit.

Text Bernd Weiser Fotos Stefan Bau

Testergebnis

Ganz knapp fährt Conti vor Hankook, Pirelli und Dunlop ins Ziel. Sehr gut sind alle vier, dafür gibt es die GUTE-FAHRT-Empfehlung

REIFENTYP	Bridgestone Dueler H/P Sport	Conti CrossContact UHP	Dunlop SP Sport Maxx RT	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	Hankook Ventus S1 evo ² SUV	Pirelli Scorpion Verde	Star Performer SUV-1	Toyo Proxes CF1 SUV	Vredestein Quattrac 3 SUV	Westlake SV 308	Bridgestone Dueler H/P Sport 16 Zoll	Bridgestone Dueler H/P Sport 18 Zoll
HANDLING trocken	++	++	++	++	++	++	-	+	○	○	○	++
HANDLING nass	++	++	++	++	++	++	-	+	○	○	+	○
ABS-BREMSEN trocken	+	++	++	++	+	++	○	○	-	○	○	+
ABS-BREMSEN nass	○	++	+	○	++	++	--*	○	+	-	○	-
AQUAPLANING längs	+	○	++	++	++	+	+	+	○	+	++	+
AQUAPLANING quer	+	-	++	++	++	○	○	○	-	○	++	++
KREISBAHN nass	+	++	++	++	+	++	-	++	○	+	○	+
ROLLWIDERSTAND	++	++	+	++	+	+	++	++	++	+	○	+
KOMFORT	++	++	++	○	++	+	○	○	+	+	++	+
GERÄUSCH	++	++	++	+	++	++	+	+	+	++	+	++
GESAMTERGEBNIS	GUT +	SEHR GUT -	SEHR GUT -	GUT +	SEHR GUT -	SEHR GUT -	MANGELHAFT	GUT -	BEFRIEDIGEND +	BEFRIEDIGEND	GUT -	GUT -

++ = sehr gut + = gut ○ = befriedigend - = ausreichend -- = mangelhaft * = führt zur Abwertung in der Gesamtnote auf mangelhaft