



>>> DIE KANDIDATEN



CONTINENTAL
CrossContact UHP



DUNLOP
SP Quattramaxx



NANKANG
Surpax SP-5



NOKIAN
Z SUV



PIRELLI
Scorpion Verde



TOYO
Proxes T1 Sport SUV

SUV
MAGAZIN
SOMMERREIFEN

MIT

SICHERHEIT

Bald ist es wieder so weit: Ihr SUV verlangt nach neuem Schuhwerk. Der Winter – und damit die Zeit der auf unschönen Stahlfelgen montierten M+S-Pneus – ist Geschichte. Doch auch die Wahl von Reifen für schnee- und eisfreie Straßen ist sicherheitsrelevant. Wir haben sechs Profile auf Trockenheit und Nässe getestet.



SUV-Test-Team: Julian Hoffmann und Joe Würz bewerten sechs Sommerprofile.

Bei den Reifen ist es nicht anders als bei den dazugehörigen SUV: In der Entwicklung stehen sich viele Wünsche scheinbar unvereinbar gegenüber. Zu Zeiten der grünen Welle

sind das zum Beispiel der den Kraftstoffverbrauch beeinflussende Rollwiderstand und die bestmögliche Haftung auf nassem und trockenem Grund. Denn so gern die Reifenhersteller

ihren Anteil am Spritkonsum der Autos senken möchten, so ügern wollen sie das auf Kosten der Sicherheit durchsetzen. Am Ende sind mal wieder das Know-how und die Kreativität der Ingenieure gefragt.

SECHS PROFILE IM VERGLEICH

In unserem Sommerreifen-Test stellen sich sechs Profile der Herausforderung aller sommerlichen Bedingungen: Neben so namhaften Größen wie dem CrossContact UHP von Continental aus Deutschland, dem Scorpion Verde von Pirelli aus Italien und dem SP QuattroMaxx vom internationalen Reifenkonzern Dunlop treten der Z SUV des finnischen Herstellers Nokian, der Proxes T1 Sport SUV von Toyo aus Japan sowie der günstige taiwanische Surpax SP-5 von Nankang an.

Bei zweistelligen Plusgraden beginnen wir im Süden Finnlands mit den Testfahrten auf trockenem Asphalt: Mit betriebswarmem Motor und vorge-

wärmten Bremsen beschleunigen wir unser Testfahrzeug – einen Audi Q5 mit Turbodiesel und Automatik – immer wieder auf 100 Kilometer pro Stunde und bremsen es dann bis zum Stillstand herunter. Um möglichst genaue, unverfälschte Ergebnisse zu erhalten, messen wir nur den Weg, den wir zwischen 80 und 5 km/h zurücklegen. Dann legen wir all diese Werte übereinander und errechnen den Mittelwert, der in unsere Wertung geht. Den ersten Test meistern alle Kandidaten auf hohem Niveau: Toyo, Conti und Nankang sind fast gleichauf, nur gut 20 cm schneller kommen Dunlop und Pirelli auf 5 km/h. Der Nokian setzt sich mit einem Bremsweg von nur 23,99 Metern vor die Konkurrenz.

MARGINALE UNTERSCHIEDE

Nach der Pflicht kommt die Kür: Auf dem breiten Handling-Kurs fahren wir über eine präparierte, mit Querrillen durchsetzte Bahn, gehen mit 60 km/h



Für möglichst genaue Ergebnisse wird der Weg gemessen, den der Audi braucht, um von 80 auf 5 km/h herunterzubremsen.

Trockenbremsen

Nokian		23,99 m
Dunlop		24,42 m
Pirelli		24,50 m
Nankang		24,74 m
Continental		24,76 m
Toyo		24,80 m

Weg in m: 23,5 | 24 | 24,5 | 25

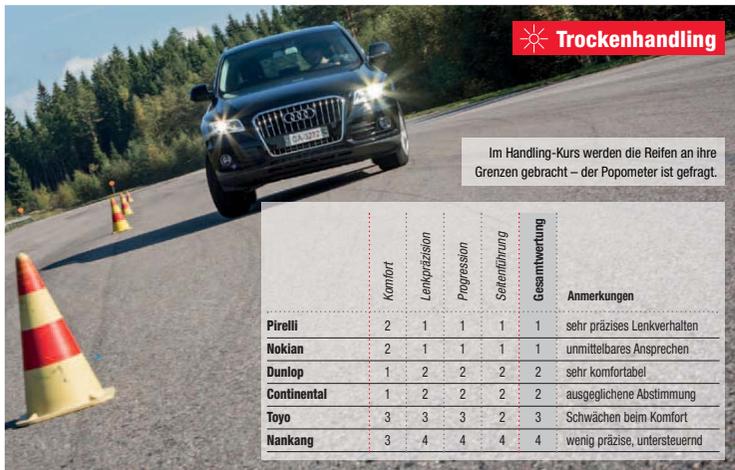
in eine langgezogene Kurve, bevor wir auf einer breiten Piste bei kurzen, spontanen und lange gleichbleiben-

ren wir pro Neu, danach werden die Gummis gewechselt und der Reifendruck gecheckt. Am Abend ist uns klar:

Den ersten Test meistern alle Kandidaten auf einem hohen Niveau.

den Lenkbefehlen die Reaktion der Reifen erfühlen. Fünf Durchgänge fah-

Die Reifen der namhaften Hersteller Continental, Dunlop, Pirelli und Nokian



Trockenhandling

Im Handling-Kurs werden die Reifen an ihre Grenzen gebracht – der Popometer ist gefragt.

	Komfort	Lenkpräzision	Progression	Seitenführung	Gesamtwertung	Anmerkungen
Pirelli	2	1	1	1	1	sehr präzises Lenkverhalten
Nokian	2	1	1	1	1	unmittelbares Ansprechen
Dunlop	1	2	2	2	2	sehr komfortabel
Continental	1	2	2	2	2	ausgeglichene Abstimmung
Toyo	3	3	3	2	3	Schwächen beim Komfort
Nankang	3	4	4	4	4	wenig präzise, untersteuernd



Beste Bedingungen: Ändern sich die Temperaturen während des Tests, muss von Neuem begonnen werden.



Höchste Präzision: Nach jedem Reifenwechsel wird der Luftdruck überprüft.

sind auf einem der Perfektion haben Level unterwegs. Sie reagieren präzise auf Lenkbefehle, schieben bei hohem

Pirelli und Nokian agieren sportlicher als die Konkurrenz.

Tempo nicht unangenehm über die Flanken und rollen komfortabel über Rillen. Marginale Unterschiede sind

Nasshandling

	Lenkpräzision	Seitenführung	Gesamtwertung	Anmerkungen
Nokian	1	1	1	sehr direkt, spurtreu
Dunlop	2	2	2	präzises Lenkverhalten
Pirelli	2	2	2	späte Haftungsgrenze
Continental	2	3	2	gutmütig untersteuernd
Toyo	4	3	3	unpräzises Lenkverhalten
Nankang	5	5	5	indirekt, kaum Haftung

Auf dem bewässerten Rundkurs sind die Unterschiede beim Einlenkverhalten der Pneu deutlich zu spüren.

dennoch auszumachen: Die Gummi von Pirelli und Nokian agieren einen Tick sportlicher als die Konkurrenz von Continental und Dunlop, die dafür beim Abrollkomfort leicht die Nase vorn haben. Der Proxes T1 Sport SUV

mit dem Nankang sind wir unzufrieden – er schiebt bei hohem Tempo über die Flanken nach außen, reagiert auf Lenkmanöver wenig genau. Ein unsicheres, nicht vorhersehbares Fahrverhalten möchten wir ihm aber keinesfalls nachsagen – erst auf der bewässerten Teststrecke fällt er für uns durch. Hier setzt er Lenkbefehle nur mangelhaft um, verliert früh die Haftung und schiebt unkontrolliert nach außen. Der Toyo setzt sich spürbar ab, lässt höhe-

re Kurvengeschwindigkeiten zu und reagiert zwar zögerlich, aber zuverlässig auf Lenkeinschlag.

GROSSE SPITZENGRUPPE

Wieder bilden Nokian, Dunlop, Pirelli und Conti die Spitzengruppe: Alle vier verlieren erst spät die Haftung. Der CrossContact UHP schiebt bei höherem Tempo noch am stärksten nach außen, Pirelli und Dunlop überzeugen mit ihrer direkten Reaktion auf Lenk-



Zeitnahme: Das GPS-Gerät zeichnet sowohl die Rundenzeiten als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten auf.

befehle. Der Nokian landet klar auf dem ersten Platz: Er reagiert unmittelbar auf den Fahrer, fährt wie auf Schienen durch die Kurven – mit diesem Pneu muss man es schon sehr eilig haben, um auf der nassen Piste die Haftung zu verlieren. Die subjektiven Eindrücke decken sich weitgehend mit den objektiven Wer-

ten: Auch beim Bremsstest ist es der Nokian, der die Nase vorn hat. 28,63 Meter braucht er, um von 80 auf 5 km/h zu bremsen. Der Pirelli ist kaum messbar länger unterwegs – nur 1 cm trennt ihn vom ersten Platz. Continental und Dunlop folgen den zwei mit knappem Abstand, der Toyo landet mit einem immer noch befriedigenden

Nassbremsen

Nokian	<div style="width: 95%; background-color: green;"></div>	28,63 m
Pirelli	<div style="width: 94%; background-color: green;"></div>	28,64 m
Continental	<div style="width: 93%; background-color: green;"></div>	28,93 m
Dunlop	<div style="width: 92%; background-color: green;"></div>	29,03 m
Toyo	<div style="width: 88%; background-color: green;"></div>	29,24 m
Nankang	<div style="width: 60%; background-color: red;"></div>	30,19 m

Weg in m: 28,5 29 29,5 30 30,5

Gleiches Prozedere: Auch auf nassem Grund messen wir den Weg von 80 auf 5 km/h. Der Mittelwert aller Messungen ergibt den Endwert.

Aquaplaning

Dunlop	<div style="width: 95%; background-color: green;"></div>	82,02 km/h
Nokian	<div style="width: 94%; background-color: green;"></div>	81,06 km/h
Pirelli	<div style="width: 93%; background-color: green;"></div>	80,11 km/h
Continental	<div style="width: 92%; background-color: green;"></div>	79,45 km/h
Nankang	<div style="width: 88%; background-color: green;"></div>	78,28 km/h
Toyo	<div style="width: 75%; background-color: red;"></div>	76,68 km/h

Geschwindigkeit in km/h: 76 77 78 79 80 81 82 83

Auf der Aquaplaning-Bahn wird gemessen, bei welcher Geschwindigkeit die Reifen den Bodenkontakt verlieren.



Höchste Konzentration: Für die subjektiven Handling-Wertungen nehmen wir uns viel Zeit.

Wert von 29,24 Metern auf dem fünften Platz. Der Nankang hat mehr Probleme, ordentlich zu verzögern: Der Toyo distanziert ihn klar um fast einen Meter – bei den ansonsten marginalen

Aquaplaning – schwimmt er immerhin erst 1,6 km/h später auf als sein mitelpreisiger Konkurrent aus Japan. Die Geschwindigkeits-Differenzen sind in dieser Prüfung aber ohnehin knapp:

Bank auf einem sehr guten bis guten Niveau unterwegs.

Doch die ordentliche Haftung auf nassem Untergrund scheint ihren Preis zu haben: Beim Rollwiderstand nämlich wendet sich plötzlich das Blatt. Während es gerade bei Pirelli und Dunlop Kraft braucht, die Reifen zu bewegen, rollen die Pneu von Nankang und Toyo leicht und damit kraftstoffsparend ab. Continental und Nokian ist der Kompromiss am besten gelungen: Sie

überzeugen in beiden Kategorien, erreichen auch beim Rollwiderstand solide, befriedigende Werte.

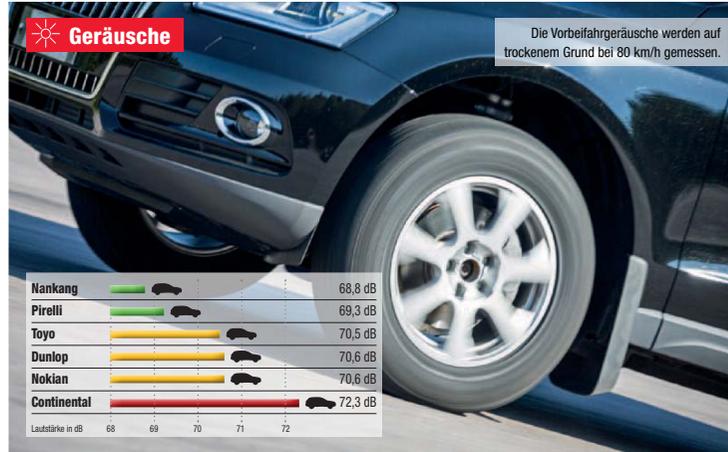
Das kann man im Kapitel „Vorbefahrgeräusch“ zumindest vom Continental nicht behaupten. Mit 72,3 dB ist er klar wahrnehmbar lauter als der leise Sieger von Nankang (68,8 dB). Toyo, Dunlop und Nokian bewegen sich mit einem Wert von 70,5 bzw. 70,6 dB auf kaum unterscheidbaren Niveaus. Eine Überraschung gelingt nur dem Pirelli,

der in dieser Prüfung auf dem zweiten Platz landet, während er beim Rollwiderstand noch Letzter wurde.

SAFETY FIRST – AUCH IN DER WERTUNG

Wir möchten die letzte Nuance bei der Geräuschkentwicklung aber nicht mit den Bremswegen und dem Handling eines Pneu gleichsetzen – daher stufen wir diesen Punkt prozentual ab. Gleiches gilt für den Rollwiderstand – in unserem Kapitel „Trockenheit“ berücksichtigen wir diese Punkte mit je zehn Prozent, die Brems-Prüfung und Handling-Disziplin gehen mit 40 Prozent in die Wertung ein. Auch beim „Nässe“-Kapitel werden diese Tests mit 40 Prozent gewürdigt, während die Unterschiede beim Aquaplaning nur mit 20 Punkten bedacht werden. Die Kosten klammern wir ganz aus: Bei den empfehlenswerten Reifen beträgt die Preis-Differenz pro Stück maximal 40 Euro. Im Vergleich zu den hohen Preisen gängiger SUV und im Angesicht der Sicherheitsrelevanz ist uns dieser Unterschied bei der Anschaffung zu gering, um davon eine Kaufempfehlung abhängig zu machen. ■

TEXT: Julian Hoffmann
FOTOS: SUV Magazin



Der Nankang hat mehr Probleme, ordentlich zu verzögern.

Längenunterschieden fällt er damit in der Wertung klar ab. Bei der letzten Prüfung auf Nässe – dem schnell gefährlich werdenden

Zwischen dem Ersten (Dunlop) und dem Vierten (Continental) liegen gerade einmal 2,57 Kilometer pro Stunde. Damit sind diese Kandidaten durch die

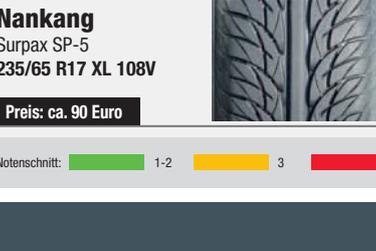
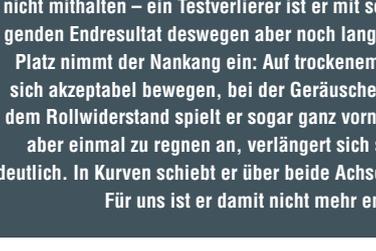


Schnelle Fahrten im Grenzbereich bilden nur einen kleinen Teil der subjektiven Tests, auch bei niedrigem Tempo lassen sich Unterschiede beim Komfort und Lenkverhalten erfühlen.



Klassischer Test: Im Slalom-Kurs lässt sich erfahren, wie schnell und präzise die Reifen auf Lenkbefehle reagieren.

>>> Alle Test-Ergebnisse im Überblick

	Nässe				Trockenheit				Ø	So haben wir bewertet	
	Aquaplaning (20 %)	Bremsen (40 %)	Handling (40 %)	Durchschnitt	Bremsen (40 %)	Geräusche (10 %)	Handling (40 %)	Rollwiderstand (10 %)			Durchschnitt
 <p>Nokian Z SUV 235/65 R17 XL 108V Preis: ca. 120 Euro</p> <p>SUV MAGAZIN SEHR EMPFEHLENSWERT</p>	2+	1	1	1-	1	3	1	3	1-	1-	<p>Die Bewertung erfolgt nach Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend). Die Prozentzahlen über den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Wird ein Durchschnittswert mit 4 oder schlechter bewertet, kann es kein „empfehlenswert“ mehr geben. Höchstwertung ist „besonders empfehlenswert“.</p> <p>Stärke: Der Nokian erreicht beim Bremsen und Handling auf trockenem und nassem Grund Bestwerte. Schwäche: Rollwiderstand und Abrollgeräusche sind Mittelmaß.</p>
 <p>Pirelli Scorpion Verde 235/65 R17 XL 108V Preis: ca. 160 Euro</p> <p>SUV MAGAZIN SEHR EMPFEHLENSWERT</p>	2	1	2	2+	2	2	1	4	2+	2+	<p>Stärke: Der Pirelli fährt bei Trockenheit und Nässe durchweg souverän und rollt dazu leise ab. Schwäche: Beim Rollwiderstand landet er auf dem letzten Platz.</p>
 <p>Dunlop SP Quattramaxx 235/65 R17 XL 108V Preis: ca. 140 Euro</p> <p>SUV MAGAZIN SEHR EMPFEHLENSWERT</p>	1	2	2	2+	2+	3	2	4	2-	2	<p>Stärke: Die Gesamt-Performance ist der des Pirelli ähnlich, der Dunlop ist dazu sehr komfortabel. Schwäche: Geräusentwicklung und Rollwiderstand sind mäßig.</p>
 <p>Continental CrossContact UHP 235/65 R17 104V Preis: ca. 140 Euro</p>	2-	2+	2-	2	3+	4	2	3	3+	2-	<p>Stärke: Continental baut einen über die ganze Test-Bandbreite sehr ausgeglichenen Reifen. Schwäche: Das Abrollen ist deutlich lauter als bei der Konkurrenz.</p>
 <p>Toyo Proxes T1 Sport SUV 235/65 R17 XL 108V Preis: ca. 125 Euro</p>	4-	3+	3-	3-	3	3	3	1	3+	3	<p>Stärke: Der Toyo rollt leise ab, bremst und fährt bei Trockenheit und Nässe ordentlich. Schwäche: Er schwimmt schon bei relativ niedrigem Tempo auf.</p>
 <p>Nankang Surpax SP-5 235/65 R17 XL 108V Preis: ca. 90 Euro</p>	3	5+	5	4-	3+	1	4	2	3	4+	<p>Stärke: Die objektiven Testwerte können sich zumindest bei Trockenheit sehen lassen. Schwäche: Auf Nässe und im Handlingkurs fällt der Nankang ab.</p>

Notenschnitt: ■ 1-2 ■ 3 ■ 4-6

Die angegebenen Bewertungen beziehen sich immer auch auf das gegebene Testumfeld. Alle Werte wurden nach bestem Wissen und Gewissen von der Redaktion OFF ROAD erhoben und interpretiert. Die Preise ergeben sich aus dem Mittelwert der Angebote von trends.de, reifendirekt.de und reifen.com.

UNSER FAZIT

Wer im Sommer sicher unterwegs sein möchte, der hat bei der Reifenwahl viele Möglichkeiten. Mit Nokian, Pirelli, Dunlop und Continental bauen gleich vier namhafte Hersteller Pneu, die durch die Bank sehr gute bis gute Ergebnisse liefern. Die Unterschiede sind teilweise marginal. Durch sein ausgezeichnetes Handling landet der günstige Nokian Z SUV am Ende auf dem ersten Platz. Der vom Preis her vergleichbare Toyo kann da mit seinen nur durchschnittlichen Werten nicht mithalten – ein Testverlierer ist er mit seinem befriedigenden Endresultat deswegen aber noch lange nicht. Diesen Platz nimmt der Nankang ein: Auf trockenem Grund lässt er sich akzeptabel bewegen, bei der Geräusentwicklung und dem Rollwiderstand spielt er sogar ganz vorne mit. Fängt es aber einmal zu regnen an, verlängert sich sein Bremsweg deutlich. In Kurven schiebt er über beide Achsen nach außen. Für uns ist er damit nicht mehr empfehlenswert.



Sparsames Ergebnis: Mit dem Nokian Z SUV setzt sich der zweitgünstigste Reifen an die Spitze.