



128

Test Sommerreifen

Sind teure Pneu wirklich viel besser als billige? Elf Fabrikate in der gängigen Kompaktklasse-Dimension 205/55 R 16 V im Test



66

Porsche-Chef Matthias Müller

Im Interview geht es um den neuen Macan, die Elektroauto-Strategie, die Brände beim 911 GT3 und den Motorsport



58

Test Nissan Qashqai

In der zweiten Generation ist der kompakte SUV kaum größer und teurer, aber spürbar besser geworden



Uhren für Autofans

In dem 24-seitigen Spezial in der Heftmitte geht es um Automenschen und ihre Uhren, Zeitmesser mit spezieller Technik, Hightech bei Hublot und die Heuer Monaco von Steve McQueen

Reportage

Helge Jepsen Der Diplom-Designer und Illustrator aus Essen ist ein Multitalent. Porträt **102**

Billigautos Immer mehr Hersteller wollen Neuwagen für rund 7000 Euro anbieten..... **110**

Historie Seit 50 Jahren testet auto motor und sport Reifen für Sommer und Winter. Ein Rückblick **136**

Leserwahl

Best Brand 2014 Das sind die beliebtesten Marken in 24 Kategorien **140**

Sport

Formel 1 Großer Preis von Brasilien **152**

Rubriken

Editorial **3**

Nachrichten **8**

Marktbericht Februar 2014 **12**

Interview Porsche-Chef Matthias Müller über den neuen Macan und die E-Auto-Strategie der Marke **66**

Automarkt..... **75**

Leserbriefe..... **100**

Impressum..... **101**

Mobilitäts-Nachrichten **118**

Kolumne Stegemanns Fundgrube **142**

Wirtschaft Bernd Ostmann über das VW-Zukunftsprogramm..... **150**

Vorschau..... **160**

Rückblick..... **162**

Autos im Heft

- 20 Audi A1
- 27 Audi S1
- 34 Audi A4 2.0 TDI
- 14 Audi A4 Avant
- 144 Audi R8 Spyder 5.2 FSI
- 34 BMW 320d
- 46 BMW 535i Touring xDrive
- 64 Dacia Duster
- 28 Jaguar F-Type Coupé
- 70 Land Rover Defender
- 34 Mercedes C 250 Bluetec
- 46 Mercedes E 400 T 4Matic
- 20 Mini Cooper
- 58 Nissan Qashqai 1.2 DIG-T
- 76 Peugeot 207
- 144 Porsche 911 Turbo Cabrio
- 44 Renault Mégane TCe 130
- 54 Renault Espace
- 8 Skoda Snowman
- 64 Skoda Yeti
- 42 Smart Fortwo
- 45 Toyota Aygo
- 114 VW Golf
- 77 VW T5 Multivan



■ Test Sommerreifen der Dimension 205/55 R 16 V



Elf Sommerreifen 205/55 R 16 im Test

Die besten Reifen für Kompakte

Fünf Top-Marken, dreimal bewährte Mittelklasse und drei günstige Newcomer:
Wer baut den besten Reifen – und wer bietet das beste Preis-Leistungs-Verhältnis?



IM VERGLEICH

- BRIDGESTONE Turanza T001
- CONTINENTAL PremiumContact 5
- DUNLOP Sport BluResponse
- GT RADIAL Champiro VP1
- HANKOOK Ventus Prime 2
- MICHELIN Energy Saver plus
- PIRELLI Cinturato P7
- PREMIORRI Solazo*
- TOYO Proxes CF2
- UNIROYAL Rainsport 3
- WESTLAKE Radial RP 18

auto TÜBINGEN INFO

205/55 R 16 passt auch für:

- Audi A3
- BMW Einser
- Ford Focus
- Honda Civic
- Mercedes A-Klasse
- Skoda Octavia
- Volvo V40

Auf dem Handlingkurs des Contidroms entscheidet sich das Fahrverhalten



Mit heulendem Motor rast der Golf um die Kurve. Viel zu schnell, denn mittendrin steht Wasser auf der Bahn, gefährliche sechs Millimeter tief. Schon schießen weiße Wasserfontänen aus den Radkästen, die Reifen verlieren den Halt, der Wagen bricht aus, rutscht schlagartig nach außen weg. Testalltag beim auto motor und sport-Reifentest: Wie hier beim Aquaplaningversuch (siehe Kasten S. 133) durchleuchten insgesamt 14 Einzeldisziplinen die Fähigkeiten der neuesten Reifen in 205/55 R 16 V, einer Dimension, die aktuell auf der Mehrzahl aller Kompakten ab Werk verbaut ist.

Elf Kandidaten treten an: Bridgestone schickt den bewährten Turanza T001 ins Rennen. Wie die meisten Top-Allrounder tritt er mit asymmetrischem Profildesign

an. Kräftige Blöcke an der Außenschulter sollen dabei für Kurvenstabilität und gutes Lenkansprechverhalten sorgen, die Wasserablenkung übernehmen groß dimensionierte Längsrillen in der Profilmittte. Nach diesem Prinzip sind auch Continental Premium-Contact 5, Dunlop Sport BluResponse, Hankook Ventus Prime, Michelin Energy Saver plus, **Pirelli Cinturato P7** und Toyo Proxes CF2 profiliert. Nur der günstige Premiorri Solazo aus der Ukraine setzt auf ein laufrichtungsgebundenes V-Profil. Mit konventionellem, weder laufrichtungsgebundenem noch asymmetrischem Profil starten die Chinesen GT Radial und Westlake.

Brandneu im Feld der Top-Marken: der auf Wasserverdrängung optimierte Uniroyal Rainsport 3. Als schwarzer Hai zieht er mit Sharkskin-Technologie zur schnelle-

ren Wasserablenkung in den Längsrillen, der Kombination aus asymmetrischem und laufrichtungsgebundenem Profil sowie nassoptimierter Gummimischung alle Register, um sich auf nasser Straße zu behaupten.

Ein schwarzer Hai gegen Nässe

Aquaplaning kennt der Uniroyal kaum, zieht im Test mit 85 km/h ganze 15 km/h schneller durchs Längs-Aquaplaningbecken als der Westlake und zeigt mit beeindruckenden 4,31 m/s² Querbeschleunigung im Kurvenaquaplaning der Konkurrenz die Dreiecksflosse. Fast – der Hankook schiebt sich im letzten Moment an ihm vorbei und schnappt ihm den Aquaplaning-Sieg vor der Nase weg. Beim Bremsen ist das auf Nässe optimierte Profil des Uniroyal jedoch dessen

FAHRVERSUCHE BEI TROCKENHEIT

Bremsen

Bremsweg in Meter aus 100 km/h



Continental 36,1
GT Radial 39,7

1.	Continental	36,1
2.	Michelin	36,2
3.	Pirelli	36,5
4.	Dunlop	36,7
5.	Hankook	37,4
6.	Toyo	37,6
7.	Premiorri	38,0
8.	Bridgestone	38,0
9.	Uniroyal	38,7
10.	Westlake	39,3
11.	GT Radial	39,7

Handling

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h; Streckenlänge 1900 m



Dunlop 110,8
Premiorri 107,9

1.	Dunlop	110,8
2.	Bridgestone	110,7
3.	Uniroyal	109,9
4.	Toyo	109,5
5.	Hankook	109,4
6.	Michelin	109,3
7.	GT Radial	109,1
8.	Continental	108,8
9.	Pirelli	108,8
10.	Westlake	108,8
11.	Premiorri	107,9

Rollwiderstand

Rollwiderstandsbeiwert CR in kg/t



Michelin 7,06
Premiorri 11,01

1.	Michelin	7,06
2.	Dunlop	7,36
3.	Uniroyal	8,31
4.	Toyo	8,50
5.	Continental	8,77
6.	Westlake	9,11
7.	Bridgestone	9,12
8.	Hankook	9,31
9.	Pirelli	9,57
10.	GT Radial	9,61
11.	Premiorri	11,01

Abrollgeräusch

Außengeräusch in Db(A) bei 80 km/h



Toyo 70,7
Continental 73,2

1.	Toyo	70,7
2.	Westlake	70,8
3.	Premiorri	71,2
4.	Dunlop	71,5
5.	Hankook	72,0
6.	Bridgestone	72,1
7.	Uniroyal	72,1
8.	Pirelli	72,3
9.	Michelin	72,6
10.	GT Radial	72,7
11.	Continental	73,2

7,08 kg/t

Rollwiderstandsbeiwert erreicht der besonders leicht laufende Michelin. Im Gegensatz zum einfach aufgebauten und günstigen Premiorri verspricht der moderne Öko-Pneu spürbare Spareffekte an der Tankstelle

1) ams-Messwerte auf dieser Seite



= Bester im Test



= Schlechtester im Test

Die neueste Sommerreifen-Generation überzeugt mit beeindruckender Nass-Performance



offene Flanke, und so bremst sich der Continental aus 100 km/h mit beeindruckenden 51,8 Metern nach vorn. Die Überraschung in dieser Disziplin kommt aus der Ukraine: Mit 53,1 Metern verzögert der Premiorri kaum schlechter. Kurz dahinter: Uniroyal und Toyo, auch Hankook und Pirelli bremsen noch recht sicher.

Michelin und Dunlop nehmen zugunsten des Rollwiderstands mit rund 57 Metern etwas längere Bremswege in Kauf, auch Westlake kann das Niveau von unter 58 Metern halten. Weit hinten am Horizont, mit gut acht Metern Rückstand auf das Feld: Bridgestone und GT Radial. Das kostet wertvolle Punkte und macht in Summe vierzehn Meter Bremswegdifferenz zur Spitze. Das klingt zunächst harmlos. Vergleicht man jedoch die Restgeschwindigkeiten, wird der

0,80 m/s²

Querbeschleunigung erzielt der Pirelli bei stationärer Kreisfahrt auf Nässe und liegt damit beachtliche 20 Prozent über dem schwächsten Mitbewerber

2 **ams-Messwerte auf dieser Seite**

Ernst der Lage klar: Dort, wo der Conti bereits steht, rutschen die Letzten des Feldes noch mit rund 45 km/h vorbei – oder treffen mit Wucht auf ein Hindernis.

Nicht nur beim Bremsen, auch bei Kurvenfahrt sind die Nässeprofis klar überle-

gen. Volle Punktzahl auf dem nassen, aber schnellen Handlingkurs gibt es nur für beste Rundenzeiten bei gleichzeitig sicherem und überraschungsfreiem Fahrverhalten.

Die Strecke simuliert regennasse Straße, Pflügen und damit Aquaplaning sind selten. Hier kämpft Gummi gegen Wasser, es zählt der pure Kontakt mit dem Asphalt. Je größer die eroberte Kontaktfläche, desto besser der Grip. Das weiß auch der schwarze Hai von Uniroyal und beißt entschlossen in das nass glänzende Kurvengeschlängel: Bestzeit.

Doch gute Rundenzeiten allein genügen nicht. Mehr Dynamik durch höheres Gripniveau und bessere Harmonie mit dem fein regelnden ESP-System des Golf bieten Conti und Pirelli, der Uniroyal muss sich im Handling letztlich, wenn auch knapp, geschlagen geben. Auch Toyo fühlt sich im Wasser wohl

FAHRVERSUCHE BEI NÄSSE

Bremsen

Bremsweg in Meter aus 100 km/h



Continental 51,8
GT Radial 65,9

- Continental 51,8
- Premiorri 53,1
- Toyo 53,6
- Uniroyal 54,4
- Hankook 55,4
- Pirelli 55,4
- Michelin 56,9
- Dunlop 57,6
- Westlake 57,6
- Bridgestone 65,3
- GT Radial 65,9

Handling

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h, Streckenlänge 1823 m



Uniroyal 74,0
GT Radial 64,2

- Uniroyal 74,0
- Toyo 73,9
- Continental 73,7
- Pirelli 73,6
- Dunlop 73,1
- Hankook 72,0
- Premiorri 72,0
- Michelin 70,4
- Bridgestone 70,1
- Westlake 69,9
- GT Radial 64,2

Seitenführung

Maximale Querbeschleunigung im Kreis, Durchmesser 80 m (m/s²)



Pirelli 0,80
GT Radial 0,67

- Pirelli 0,80
- Continental 0,80
- Dunlop 0,80
- Toyo 0,79
- Hankook 0,78
- Bridgestone 0,78
- Michelin 0,76
- Uniroyal 0,76
- Premiorri 0,75
- Westlake 0,71
- GT Radial 0,67

Aquaplaning längs

Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h, Messung bei 15% Schlupf, Wassertiefe 9 mm



Uniroyal 84,8
GT Radial 69,8

- Uniroyal 84,8
- Hankook 81,9
- Pirelli 79,3
- Bridgestone 79,0
- Dunlop 77,6
- Continental 76,4
- Toyo 74,8
- Michelin 72,2
- Premiorri 71,0
- Westlake 70,8
- GT Radial 69,8

Aquaplaning quer

Maximale Seitenführung vor Aufschwimmen im Kreis, Durchmesser 200 m, Wasser 6 mm



Hankook 4,34
Westlake 3,45

- Hankook 4,34
- Uniroyal 4,31
- Bridgestone 4,22
- Dunlop 4,06
- Continental 3,90
- GT Radial 3,87
- Pirelli 3,82
- Toyo 3,79
- Michelin 3,60
- Premiorri 3,54
- Westlake 3,45



= Bester im Test

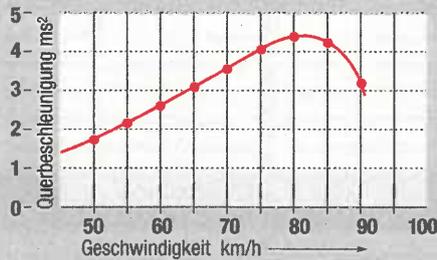


= Schlechtester im Test

Im Detail: Quer-Aquaplaning

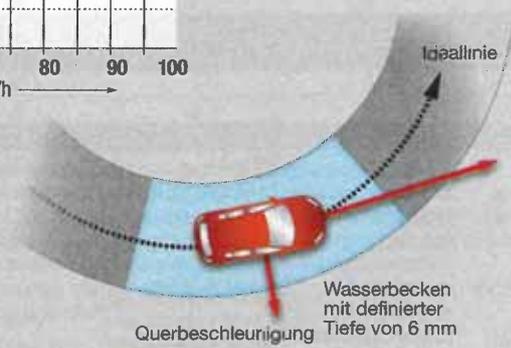
■ Ab 80 fahren Sie Wasserski, so wurde in den 70er-Jahren entlang der Autobahnen vor Aquaplaning gewarnt. Aquaplaning steht für das Aufschwimmen des Reifens bei höheren Geschwindigkeiten. Wasser schiebt sich dabei wie ein Keil zwischen Reifen und Asphalt, hebt das Rad von der Fahrbahn ab, Lenk-, Brems- oder Antriebskräfte können nicht mehr übertragen werden. Wann es gefährlich wird, hängt von vielen Faktoren ab: von Reifenbreite und Geschwindigkeit, Wasserhöhe und Profiltiefe, Reifenluftdruck und Radlast sowie natürlich von der Art und Beschaffenheit des Reifens. Unterschiede ergeben sich

auch aus der Fahrsituation, etwa ob Aquaplaning bei Geradeausfahrt oder in Kurven auftritt. Bei auto motor und sport-Reifentests werden daher beide Szenarien getrennt voneinander in Versuchen nachgestellt. Beim Versuch zum Kurven- oder Quer-Aquaplaning wird eine Kreisbahn mit einem bewässerten Kreissegment (Wassertiefe 6 mm) befahren. Ausgewertet wird die höchste erreichbare Querbeschleunigung im Wasserbecken. Interessant sind die zugehörigen Geschwindigkeiten: Während der Beste im Test noch mit 75 km/h im Wasser die Spur hält, reißt der Grip beim Schlechtesten schon bei 67 km/h ab.



Der Grip entscheidet

Die Beispiel-Grafik zeigt mit der Geschwindigkeit ansteigende Querbeschleunigung (Fliehkraft). Ab 80 km/h schwimmt der Reifen auf, kann keine Seitenkräfte mehr übertragen, der Wagen kommt ins Rutschen.



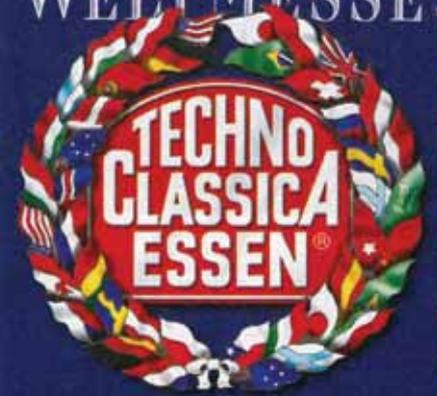
So funktioniert der Aquaplaningversuch

Auf einer Kreisbahn mit 200 m Durchmesser und einem definiert bewässerten Kreissegment wird mit konstanter Geschwindigkeit gefahren. Im Wasserbecken wird die Querbeschleunigung gemessen. Nach jeder Runde wird das Tempo schrittweise erhöht – so lange, bis der Wagen ausbricht.

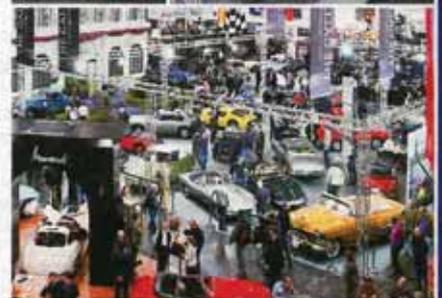
Volle Konzentration. Lenkkorrekturen sind nicht erwünscht



DIE KLASSIK WELTMESSE



26. WELTMESSE FÜR OLDTIMER, CLASSIC- & PRESTIGE-AUTOMOBILE, MOTORSPORT, MOTORRÄDER, ERSATZTEILE, RESTAURIERUNG UND WELT-CLUBTREFF



Über 2.500 Sammler Automobile im Angebot

26.-30. MÄRZ

MESSE ESSEN Mittwoch, 26. März 2014, 14-20 Uhr. Happy View Day / Vorschau, Do. 9-18 Uhr, Fr. 9-19 Uhr, Sa. + So. 9-18 Uhr

TICKETS Ab sofort im Vorverkauf Tickets sichern und Geld sparen unter www.technoclassica-tickets.de

SIHA S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 314 D-52118 Herzogenrath, Germany, Tel.: +49(0)2407-17300/-1800 Fax: +49(0)2407-17711, info@siha.de www.siha.de



Der Continental PremiumContact fährt nass wie trocken mit überzeu...



		CONTINENTAL PremiumContact 5	UNIROYAL Rainsport 3	PIRELLI Cinturato P7	DUNLOP Sport BluResponse	TOYO Proxes CF2	HANKOOK Ventus Prime						
Preis (inkl. MwSt.) ¹⁾		98 Euro	83 Euro	94 Euro	92 Euro	79 Euro	81 Euro						
EU-Labelstufung Rollwiderstand/Nasshaftung*		C/A	C/A	E/A	B/A	C/B	E/A						
Last- und Speed-Index ²⁾		91 V	91 V	91 V	91 V	91 V	91 V						
Reifengewicht		8,8 kg	7,8 kg	8,7 kg	7,7 kg	9,0 kg	9,2 kg						
Herstellungsland		Frankreich	Deutschland	Italien	Deutschland	Japan	Ungarn						
Service-Hotline		05 11/938 01	05 11/9 38 01	089/14 90 80	061 81/68 01	021 54/891 11 11	061 02/599 82						
FAHRLEISTUNGEN AUF NÄSSE		max. Punkte											
Bremsweg 40 %	10	10	9	8	7	9	8						
Seitenführung 15 %	10	10	10	10	10	10	9						
Handling nach Zeit 15 %	10	10	10	10	9	10	8						
Handling subjektiv 15 %	10	10	9	10	8	8	8						
Aquaplaning längs 5 %	10	7	10	8	8	7	9						
Aquaplaning quer 10 %	10	7	10	7	8	7	10						
Gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)	10	9,6	9,5	8,8	8,1	8,9	8,4						
FAHRLEISTUNGEN TROCKEN													
Bremsweg 40 %	10	10	8	10	10	8	9						
Spurwechselsicherheit 10 %	10	9	9	9	8	8	9						
Lenkreaktion 10 %	10	8	9	9	9	7	8						
Handling nach Zeit 15 %	10	8	9	8	10	9	9						
Handling subjektiv 15 %	10	6	8	9	8	8	8						
Abrollkomfort/Innengeräusch (subj.) 10 %	10	8	8	8	9	9	8						
Gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)	10	8,6	8,4	9,2	9,3	8,2	8,7						
UMWELTWERTUNG													
Rollwiderstand (Rowi) 70 %	10	8	8	7	10	8	7						
Reifen-/Fahrbahngeräusch (90 km/h) 30 %	10	8	8	8	9	10	9						
Gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)	10	8	8	7,3	9,7	8,6	7,6						
Transparenz: So wird bewertet		+ Beste Verzögerung und Seitenführung auf Nässe und trockener Bahn, hohe Sicherheitsreserven. - Geringe Lastwechselempfindlichkeit und Präzision bei Trockenheit.		+ Auf Nässe leistet sich der Regenreifen keinen Ausrutscher und zeigt auch auf trockenem Asphalt ein respektabel stabiles Kurven- und Ausweichverhalten. - Leichte Defizite im Bremsen trocken.		+ Wenn es um Seitenführung geht, ist der fahraktive Pirelli auf trockener, besonders aber auf nasser Piste top. - Schönheitsfehler bei Nassbremsen, Aquaplaning und Rollwiderstand.		+ Ausgeglichenes Fahrverhalten auf nasser und trockener Bahn, sehr gutes Trockenbremsen, sehr niedriger Rollwiderstand. - Schwach bei Nassbremsen und Aquaplaning.		+ Einfach beherrschbarer und sicherer Reifen mit gutem Nassgriff und hoher Lenkpräzision. Guter Abrollkomfort. - Leichte Defizite bei Aquaplaning und Einlenkverhalten.		+ Ausgewogene Reifen mit ausgezeichneten Aquaplaningeeigenschaften, guter Seitenführung und guter Lenkungsfeedback. - Leichte Schwäche bei Nassbremsen und Rollwiderstand.	
Gesamtwertung³⁾ (N: 50%; T: 40%; U: 10%)	10	9,0	8,9	8,8	8,7	8,5	8,4						
URTEIL		Besonders empfehlenswert	Empfehlenswert	Empfehlenswert	Empfehlenswert	Empfehlenswert	Empfehlenswert						

¹⁾ Preise laut Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V.; Preisstand: 28.2.2014. ²⁾ Last- und Geschwindigkeitsindex des Reifens: V = 240 km/h. ³⁾ Wertung: 9-10 = sehr empfehlenswert, 8,0-8,9 = empfehlenswert; 7,0-7,9 = bedingt empfehlenswert; 6,9 und weniger: nicht empfehlenswert. Höchste erreichbare Punktzahl: 10,0. Tabelle maschinell erstellt, abgedruckt sind gerundete Werte, Endnoten aus Dezimalzahlen ermittelt, aus Rundung entstehende Differenzen sind möglich. Technischer Stand: Oktober 2013.

und kann, wie Hankook und Dunlop, mit untadeligem Fahrverhalten den Anschluss an die Spitze halten. Alle anderen sind nicht ohne Makel: Michelin zeigt im Handling zu deutliches Übersteuern, Premiorri schwimmt früh auf, Westlake fehlt es allgemein an Grip, und die Nass-Performance des GT Radial ist schlicht ein Schlag ins Wasser.

Haben die Nässepezialisten unter den Sommerreifen im Gegenzug Probleme auf dem Trockenen? Uniroyals schwarzem Hai helfen beim Trockenbremsen weder Hai-fischhaut noch Aquaplaningprofil. Mit langen 38,7 Metern Bremsweg kann er sich nur knapp gegen die Letztplatzierten verteidigen.

84,8 km/h erreicht der Uniroyal-bereifte Golf beim Längs-Aquaplaning-test. Billigreifen verlieren schon 15 km/h früher den Halt

3 ams-Messwerte auf Seite 134

Vorne sind Conti, Michelin, Pirelli und Dunlop, das Mittelfeld besetzen Hankook, Toyo, Premiorri und Bridgestone. Ein ähnliches Bild im Handling: Auf dem schnellen

Asphaltparcours liegen die gemessenen Durchschnittsgeschwindigkeiten zwar recht nah beieinander, doch im Fahrverhalten gibt es gravierende Unterschiede.

Der Premiorri ist weder Fisch noch Fleisch. Sein Profilbild erinnert mehr an einen Allwetterreifen – und so fährt er sich auch: schwammig, indirekt und träge, auf niedrigem Niveau aber nicht unsicher. Auch Westlake mit insgesamt schwachem Grip und GT-Radial mit dezentem Grenzbereichsübersteuern können auf dem trockenen Rundkurs nicht vollständig überzeugen.

Sportiv führt Dunlop das Feld an, ausgewogen folgen Bridgestone, Uniroyal, Toyo, Hankook und Michelin. Kritik erntet der

enden Bremswerten vor



MICHELIN Energy Saver plus	PREMIORRI Solazo	BRIDGESTONE Turanza T001	WESTLAKE Radial RP 18	GT RADIAL Champiro VP1
101 Euro	65 Euro ^(a)	91 Euro	81 Euro	71 Euro
B/A	-/-	E/C	-/-	E/C
91 V	91 V	91 V	91 V	91 V
8,1 kg	9,6 kg	8,2 kg	8,9 kg	9,4 kg (15,3)
Deutschland	Ukraine	Polen	China	China
08 00/011 11 80	040/21 90 12 90	061 72/40 84 30	072 75/91 90 10	022 41/12 39 40
8	9	5	7	5
8	8	9	7	6
7	8	7	6	4
7	7	6	6	4
7	5	8	6	6
6	5	9	6	7
7,5	7,8	6,6	6,6	5,1
10	8	8	7	7
8	7	8	7	8
7	7	9	7	8
8	8	10	8	8
8	7	8	7	7
8	8	6	7	7
8,7	7,7	8,2	7,2	7,4
10	5	7	7	7
8	10	8	10	8
8,4	6,5	7,3	7,9	7,3
+ Der Michelin ist einfach beherrschbar und auf Laufleistung und Rollwiderstand optimiert, top im Bremsen auf trockenem Asphalt.	+ Der tendenziell sicherer untersteuernde Newcomer aus der Ukraine überrascht mit gutem Nassbremsen und gutem Komfort.	+ Pluspunkte beim Trockenhandling durch direkte, fahraktive Auslegung.	+ Auf niedrigem Niveau insgesamt ausgewogener, leiser Reifen.	+ Akzeptable Eigenschaften auf trockenem Asphalt.
- Prinzipbedingt Einschränkungen auf Nässe.	- Defizite nur bei Aquaplaning und im Rollwiderstand.	- Gravierende Schwächen im Nassbremsen und ausgeprägte Lastwechselempfindlichkeit auf Nässe.	- Schwache Nass- und Trocken-Performance, wenig lenkpräzise, auf Nässe starke Lastwechselempfindlichkeit.	- Zu lange Nassbremswege. Langes Unter-, dann ausgeprägtes Übersteuern bei Lastwechsel in nassen Kurven.
8,1	7,6	7,3	6,9	6,2
Empfehlenswert	Bedingt empfehlenswert	Bedingt empfehlenswert	Nicht empfehlenswert	Nicht empfehlenswert

*Offizielles europäisches Reifenlabel: Kategorien A (beste) bis F (schlechteste)

auto motor sport INFO

So haben wir getestet

Um bestmögliche Genauigkeit und Ergebnissicherheit zu gewährleisten, werden, soweit durchführbar, sämtliche Versuche in diesem Test mehrfach durchgeführt. In allen Kriterien werden die Produkte nach einem zuvor festgelegten Muster bewertet. Grundsätzlich erhält der beste Reifen eines Versuchs die maximal mögliche Punktzahl von 10 Punkten. Das Bewertungsschema folgt einer progressiven mathematischen Funktion, wodurch sichergestellt ist, dass auch hochwertige, in ihren Eigenschaften nah beieinanderliegende Produkte ausreichend trennscharf bewertet werden können. Dieses Schema gilt gleichermaßen für die objektive Bewertung durch Messgeräte wie auch für die subjektive Beurteilung durch die erfahrenen Testfahrer, was etwa bei der Beurteilung des Komforts und des Handlings zum Tragen kommt. Beim Handling auf nasser oder trockener Bahn führt ein ausgewogenes, sicheres Fahrverhalten zu einer Optimalbenotung. Ungenügende Haftung oder ausgeprägte Lastwechselreaktionen im Grenzbereich führen zu Punktabzug.

Die Aquaplaningtests, jeweils getrennt in Längs- und Querrichtung, geben Auskunft über die Reaktion der Reifen etwa beim Durchfahren von tiefen Spurrinnen. Die Höhe von kritischer Aufschwimmgeschwindigkeit oder Querbremse zeigt jeweils die Sicherheitsreserven der Reifen auf. Für optimale Wiederholgenauigkeit wurde das Nassbremsen wie auch das Längs-Aquaplaning mit schienengeführten Sonderfahrzeugen durchgeführt.

Der Rollwiderstand der Reifen wird in unterschiedlichen Testlaboratorien auf Rollenprüfständen ermittelt. Dazu werden zwei Reifen eines Testsatzes an unterschiedlichen Orten auf voneinander unabhängig arbeitenden Rollenprüfständen gemessen, basierend auf den Regularien der EU, was dem Rollwiderstandsbeiwert bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h entspricht.



Video auto motor und sport-Sommerreifentest 2014

Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen.

18-Zoll-Reifen im Test

sport auto In sport auto, Ausgabe 05/2014, ab 17. April am Kiosk, finden Sie einen Reifentest der Größe 245/40 R 18 Y.



etwas spitz ausgelegte Conti. Über alle dynamischen Trockenprüfungen hinweg sind somit Dunlop und knapp dahinter Pirelli auf trockenem Asphalt nicht zu schlagen.

Und in Sachen Kraftstoffersparnis und Rollwiderstand? Hier wird nicht lange im Trüben gefischt, mit einem Rowi-Beiwert (CR) von 8,31 schnappt sich der Uniroyal einen der vorderen Plätze. Das könnte für den Gesamtsieg reichen, doch Michelin und Dunlop laufen auf den riesigen Testrollen im Labor noch leichter und brillieren mit CR-Bestwerten von 7,06 und 7,36. Das wird eng. Wo sind die anderen Titelaspiranten? Dem Conti im breiten Mittelfeld genügt ein CR von mäßigen 8,77, um den Nassgriffigen

Uniroyal in letzter Sekunde vom Thron zu stoßen – Gesamtsieg!

Pirelli rollt mit 9,57 noch schwerer ab und kommt daher nicht mehr am Uniroyal vorbei: Das reicht für Platz drei. Doch im Abstand von wenigen Zehnteln dahinter lauern Dunlop, Toyo, Hankook und Michelin, die ebenso recht ausgewogen und rollwiderstandsarm oder wie Michelin zusätzlich stark laufeistungsoptimiert sind. Die Leistungsdichte empfehlenswerter Reifen ist in diesem Test extrem hoch, aber auch hier gilt: Es kann nur einen Sieger geben.

Text: Thiemo Fleck
Fotos: Dino Eisele