

auto motor und sport



Einzeltest **BMW M2**

Große Preis- und
Qualitätsunterschiede!
**Sommerreifen
im Test**

Audi setzt auf SUV

Die Modell-
Offensive
bis 2019



Audi Q4

Vergleich



Neue Mercedes E-Klasse:
besser als Audi A6 und Jaguar XF?

Vergleichstest **Renault Talisman Ford Mondeo Skoda Superb**

Österreich 4,50 €; Schweiz 7 sfr; Benelux 4,60 €; Dänemark 45,- Dk
Finnland 5,90 €; Griechenland 5,80 €; Kanaren 5,40 €; Frankreich,
Italien, Portugal (Cont.), Spanien, Slowenien 5,20 €; Tschechien 170 C.
Slowakei 5,90 €; Ungarn 1650 HUF



Neun Sommerreifen 215/60 R 17 H im Test

Die besten Reifen für kompakte SUV



Kompakte SUV sind im Trend. Trotz Offroad-Optik legen die Fahrer Wert auf hohe Dynamik, beste Sicherheit und niedrigen Rollwiderstand. Welche Reifen können das am besten?

Radwechsel im Viertelstundentakt. Neun Fabrikate gönnen den Schraubern keine Ruhe



Kompakte SUV sind weiterhin schwer gefragt. Besonders die eher günstigen Modelle ohne Allradantrieb erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Hohe Sitzposition, bequemer Einstieg, gute Übersicht, viel Stauraum und dennoch günstiger Verbrauch sind die Gründe dafür. Ausgeprägte Geländeeigenschaften werden von Mokka & Co. längst nicht mehr erwartet, dafür aber beste Performance auf der Straße. Das geht nur mit den richtigen Reifen, die sich – bis auf die Dimension – kaum von denen des Standard- und Premium-Segments unterscheiden. Grobe Profilgestaltung ist out, denn hohe Ansprüche an sportliche Fahrdynamik, leises Abrollgeräusch und geringen Rollwiderstand könnten so nicht erfüllt werden.

Neun Reifen, überwiegend Premium-Produkte, stellen sich dem automotor und sport-Vergleich: Bridgestones bewährter Allrounder Turanza T001 etwa, der, wie die meisten dieser Klasse, laut EU-Reifenlabel die Rollwiderstandsklasse C sowie die Nasshaftungsklasse B erreicht. Conti schickt den bewährten, im lothringischen Sarreguemines gefertigten PremiumContact 5 ins Rennen. Und Pirelli liefert den Scorpion Verde, der trotz seiner namentlichen Zugehörigkeit zur Geländereifenfamilie für reinen Straßenbetrieb ausgelegt ist.

Neu ist der Goodyear Efficient Grip SUV, bei dem Labelwerte wie ein B im Rollwiderstand sowie die Bestnote A in der Nasshaftung große Erwartungen wecken. Weniger rollwiderstandsarm, jedoch ebenso mit besten Nassgriff-Voraussetzungen starten die wie der Conti C/A gelabelten Michelin und Nokian. Ersterer wurde, um Fragen zu den Tabellenangaben vorzubeugen, tatsächlich im Michelin-Werk im deutschen Bad Kreuznach produziert, Letzterer zeigt trotz des Kürzels „SUV“ keinerlei

Offroad-Ambitionen. Im Gegensatz zu den anderen Testteilnehmern ist er jedoch nur mit erhöhtem Tragfähigkeitsindex 100 zu haben, was wir bei der Bewertung des Reifens natürlich berücksichtigt haben.

Ein eher günstiges Angebot kommt von Falken: Wie der Bridgestone ist auch der ZIEX ZE 914 Ecorun C/B-gelabelt und zielt auf sportlich orientierte Pkw-Kundschaft. Das hat er mit dem neuen Toyo Proxes CF 2 SUV gemein, der gegenüber seinem Vorgänger mit verbesserten Angaben zu Nassbremsleistung und Rollwiderstand in den Test geht. Kann der potenziell günstigste Reifen im Test, der Linglong Greenmax 4x4 HP, hier mithalten? Als Einziger ist der lediglich mit E/C gelabelte Reifen aus chinesischer Fertigung mit einem – so will's der US-amerikanische Markt – M+S-Logo versehen, das ihm zumindest theoretisch rudimentäre Winterereigenschaften bescheinigen soll. Doch das interessiert in diesem Test nicht. Hier soll uns die Prüfung der Sommerereigenschaften genügen.

SUV-Wetter bei den Tests

Sommerwetter ist zu Testbeginn im Spätherbst letzten Jahres auf dem sonnenverwöhnten italienischen Testareal zunächst Mangelware. Mit dem Eintreffen des Test-Trosses verschwindet die Sonne. Sintflutartiger Starkregen spült über die Strecken. Ausgemachtes SUV-Wetter, von konstanten, stabilen Testbedingungen jedoch weit entfernt. Während der Himmel alle Schleusen öffnet und unweit gar Autos ins Meer gespült werden, haben die Schlagschrauber erst mal Pause. Die beiden Opel Mokka sind ebenso wie die Fahrer und Mechaniker zur Untätigkeit verdammt, der peitschende Regen zerrt an den Nerven, jeder Tag zählt.

Doch über Nacht ist der Spuk vorbei, die Sonne trocknet brav die Pis-

INFO

DIE REIFENGRÖSSE 215/60 R 17 H PASST AUCH FÜR:

- Audi Q3
- BMW X3
- Jeep Compass und Patriot
- Mitsubishi ASX
- Nissan Juke, X-Trail und Qashqai
- Subaru Legacy Kombi
- Volvo XC70
- VW Tiguan
- Mercedes GLA

Härtetest für Mensch und Material. Ein Reifentest fordert bis zu 250 Vollbremsungen



INFO

Leichtmetall im Stress – die Räder im Test

■ Beim auto motor und sport-Reifentest kamen edle, aber robuste Borbet-Räder der Typen CW2 und CW4 in der Größe 7 J x 17 Zoll zum Einsatz. Die geschraubte Optik und die gradlinige Speichenführung geben dem von 17 bis 19 Zoll lieferbaren CW2-Rad (links) eine markante Note. Alternativ zur verwendeten Version in „hyper rim polished“ sind auch Varianten in „black red line“ und „black rim polished“ zu haben. Das nicht minder attraktive CW4-Rad (rechts), hier in Sterlingsilber, wird im Borbet-Undercut-Verfahren hergestellt, ein Prozess, bei dem die weit nach außen gezogenen Doppelspeichen punktgenau auf Leichtigkeit und Dynamik optimiert werden können. Auch das CW4-Rad ist in Größen von 17 bis 19 Zoll, in diversen Vier- und Fünfloch-Ausführungen sowie in fünf attraktiven Farbdesigns erhältlich. CW2- wie CW4-Räder gibt es im Fachhandel ab 157 Euro/Stück. Weitere Infos unter www.borbet.de



ten. Geräuschmessungen, Trockenbremstests, Handlingfahrten – jetzt muss die verlorene Zeit wieder wettgemacht werden. Zwei mit Messtechnik ausgestattete Opel Mokka arbeiten nach einem exakt festgelegten Konzept die einzelnen Fahrversuche ab.

Während der eine präzise wie ein Uhrwerk Runde um Runde Grenzreichserfahrungen auf dem Handlingkurs sammelt, rackert sich der zweite bei den Trockenbremssmessungen ab: Aus Tempo 100 zehn Vollbremsungen pro Reifen, das macht mit den notwendigen Wiederholungen weit über hundert Vollbremsungen pro Testgruppe. Für höchstmögliche Reproduzierbarkeit müssen dabei Spur und Bremspunkt möglichst präzise getroffen werden – eine Aufgabe, die vom Fahrer volle Konzentration erfordert.

**42,10
Meter**

Bremsweg auf trockenem Asphalt braucht der Mokka auf Linglong-Reifen bis zum Stillstand. Zum Vergleich: Michelin-bereift steht der Opel bereits nach 37,30 Metern

Wer gewinnt beim Bremsen?

Die Ergebnisse sind eindeutig: Michelin, Conti und Goodyear bremsen mit rund 37,40 Metern am besten, Falken und Pirelli nur wenig länger, auch Bridgestone, Nokian und Toyo kommen noch im grünen Bereich zum Stehen. Nur mit den Linglong-Reifen steht der Opel Mokka erst nach 42,10 Metern – fast fünf Meter mehr.

Im Handling auf dem schnellen, selektiven Rundkurs liegt das Feld,

auch bedingt durch die moderate Motorleistung des Test-Mokka, dicht beieinander: Mit sehr sicherer Fahrdynamik und flotten Rundenzeiten ragen Pirelli, Goodyear, Toyo und Michelin heraus. Linglong kann den etablierten Marken beinahe folgen, Conti scheint mit dem ESP des Opel nicht zurechtzukommen. Auch im mehrfach wiederholten Spurwechsel bei 120 km/h gibt es keine Ausreißer.

Erst bei den Nasstests trennt sich die Spreu vom Weizen. Hier dominiert der Conti und setzt mit 26,10 Metern Bremsweg aus Tempo 80 die Bestmarke. Mit starken Werten und bis zu rund einem Meter Abstand folgen Goodyear, Falken, Pirelli, Nokian und Michelin, Toyo und Bridgestone folgen um die 28-Meter-Marke, nur der Linglong rutscht mit 30 Metern entschieden zu weit. Das angegebene „C“ in der Nasshaftung scheint angebracht, denn Grip ist nicht nur beim Bremsen gefordert. Auch in den Dis-

ziplinen Seitenführung und Nasshandling zählt, wie gut sich die Reifen in den nassen Asphalt beißen.

Entscheidung im Nasshandling

Besonders der Linglong hat es hier schwer: Nur mit viel Fingerspitzengefühl lässt er sich im Grenzbereich auf Kurs halten. Schon bei konstanter Kreisfahrt rutscht ohne Lastwechseleinfluss immer wieder das Heck des Wagens weg. Auch Toyo und Bridgestone zeigen sich wasserscheu und schwächeln in Seitenführung und Fahrstabilität. Hinzu kommt bei den dreien, verstärkt sogar beim Linglong, eine erhöhte Aquaplaning-Empfindlichkeit.

Top auf Nässe und dort fahrdynamisch überragend: Contis Premium-Contact 5, dessen durchweg positives Bild lediglich durch eine kleine Schwäche im Quer-Aquaplaning getrübt wird. Bei minimal schwächeren Bremsleistungen und etwas nervöse-

rem Fahrverhalten, aber guter Aquaplaning-Vorsorge führt er in der Nässewertung. Auch Goodyear, Nokian, Falken und Michelin überzeugen bei Regenwetter. Toyo und Bridgestone sind der Spitzengruppe dicht auf den Fersen.

Würde sich dieser Test auf eine gleich gewichtete Bewertung von Nass- und Trockeneigenschaften beschränken, kämpften Conti, Goodyear, Pirelli und Michelin auf Augenhöhe um den Sieg. Doch es kommen noch die Umwelteigenschaften hinzu, allen voran der Rollwiderstand. Leichtes Abrollen ist konstruktiv allerdings schwer mit optimalem Nassgriff zu vereinen, weshalb bei der Reifenkonstruktion hier immer Kompromisse eingegangen werden müssen. Eine echte Herausforderung für die Ingenieure, die nicht alle Reifenhersteller annehmen. Mit Ausnahme des nach Label B rollwiderstandärmsten Reifens, des Goodyear, und

2,2
kg/t

ist der Rollwiderstandsunterschied im Testfeld – eine Differenz von rund 20 Prozent, die sich auch im Verbrauch deutlich niederschlagen dürfte

FAHRVERSUCHE BEI TROCKENHEIT

Bremsen

Bremsweg in Metern aus 100 km/h



Michelin 37,3
Linglong 42,1

1. Michelin 37,3
2. Continental 37,4
3. Goodyear 37,5
4. Falken 37,7
5. Pirelli 37,8
6. Bridgestone 38,7
7. Nokian 39,4
8. Toyo 39,7
9. Linglong 42,1

Handling

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h; Streckenlänge 2270 m



Pirelli 101,0
Linglong 99,1

1. Pirelli 101,0
2. Goodyear 100,5
3. Toyo 100,2
4. Michelin 100,0
5. Nokian 99,9
6. Bridgestone 99,7
7. Falken 99,7
8. Continental 99,3
9. Linglong 99,1

Rollwiderstand

Rollwiderstandsbeiwert CR in kg/t



Michelin 7,7
Linglong 9,9

1. Michelin 7,7
2. Toyo 7,7
3. Bridgestone 8,0
4. Goodyear 8,8
5. Continental 9,0
6. Nokian 9,1
7. Falken 9,3
8. Pirelli 9,5
9. Linglong 9,9

Abrollgeräusch

Außengeräusch in dB(A) bei 80 km/h



Michelin 69,8
Continental 71,8

1. Michelin 69,8
2. Toyo 69,8
3. Bridgestone 69,9
4. Falken 70,1
5. Goodyear 70,1
6. Linglong 70,2
7. Nokian 70,4
8. Pirelli 71,6
9. Continental 71,8



Vor und nach den Tests wird die Shore-Härte der Reifen ermittelt

FAHRVERSUCHE BEI NÄSSE

Bremsen

Bremsweg in Metern aus 80 km/h



Continental 26,1
Linglong 30,0

1. Continental 26,1
2. Goodyear 26,3
3. Falken 26,5
4. Pirelli 26,6
5. Nokian 26,9
6. Michelin 27,2
7. Bridgestone 27,8
8. Toyo 28,1
9. Linglong 30,0

Handling

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h; Streckenlänge 1550 m



Continental 84,1
Linglong 77,3

1. Continental 84,1
2. Pirelli 83,5
3. Nokian 83,3
4. Goodyear 82,3
5. Michelin 81,9
6. Falken 81,7
7. Bridgestone 79,2
8. Toyo 79,1
9. Linglong 77,3

Seitenführung

Maximale Querbeschleunigung im Kreis, Durchmesser 60 m (m/s²)



Pirelli 8,00
Linglong 6,85

1. Pirelli 8,00
2. Continental 7,98
3. Nokian 7,97
4. Goodyear 7,82
5. Falken 7,66
6. Toyo 7,50
7. Bridgestone 7,49
8. Michelin 7,46
9. Linglong 6,85

Aquaplaning längs

Aufschwimgeschwindigkeit in km/h, Messung bei 15% Schlupf, Wassertiefe 7 mm



Nokian 84,2
Linglong 75,8

1. Nokian 84,2
2. Michelin 84,0
3. Continental 82,1
4. Pirelli 81,9
5. Falken 81,6
6. Goodyear 81,1
7. Toyo 76,5
8. Bridgestone 75,9
9. Linglong 75,8

Aquaplaning quer

Seitenführung vor Aufschwimmen im 200-Meter-Kreis in m/s², (VDA-Test), Wassertiefe: 7 mm



Pirelli 3,71
Linglong 2,85

1. Pirelli 3,71
2. Nokian 3,58
3. Michelin 3,53
4. Falken 3,45
5. Continental 3,24
6. Bridgestone 3,14
7. Goodyear 3,05
8. Toyo 2,98
9. Linglong 2,85

= Bester im Test = Schlechtester im Test

Kopf-an-Kopf-Rennen der Premium-Marken -



		Goodyear Efficient Grip SUV	Continental PremiumContact 5	Michelin Primacy 3	Pirelli Scorpion Verde	Nokian Line SUV
Preis in Euro (inkl. MwSt.) ¹⁾		137	147	152	144	115
EU-Labelwert*		B/A	C/A	C/A	C/B	C/A
Last- und Speed-Index ²⁾		96 H	96 H	96 H	96 H	100 H
Reifengewicht in kg		9,5	8,9	9,6	10,3	10,2
Herstellungsland		Deutschland	Frankreich	Deutschland	Italien	Finnland
Service-Hotline		06181/6801	0511/93801	0800/0111180	089/149080	0911/527550
FAHRLEISTUNGEN AUF NÄSSE		max. Punkte				
Bremsweg 40 %	10	10	10	8	9	8
Seitenführung 15 %	10	9	10	7	10	10
Handling nach Zeit 15 %	10	9	10	9	10	10
Handling subjektiv 15 %	10	8	10	9	9	9
Aquaplaning längs 5 %	10	8	8	10	8	10
Aquaplaning quer 10 %	10	7	7	9	10	9
gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)	10	9,0	9,6	8,4	9,4	9,0
FAHRLEISTUNGEN TROCKEN						
Bremsweg 40 %	40	10	10	10	9	7
Spurwechselsicherheit 10 %	10	10	9	10	10	10
Lenkreaktion 10 %	10	10	9	10	10	8
Handling nach Zeit 15 %	15	10	8	9	10	8
Handling subjektiv 15 %	15	9	9	10	10	9
Abrollkomfort/Innengeräusch (subj.) 10 %	10	8	8	7	8	7
gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)	10	9,7	9,2	9,6	9,4	7,9
UMWELTWERTUNG						
Rollwiderstand (Rowi) 70 %	70	8	7	10	5	7
Reifen-/Fahrbahngeräusch (80 km/h) 30 %	30	8	6	10	7	8
gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)	10	8,0	6,7	10,0	5,6	7,3
Transparenz: So wird bewertet	<p>Die maximal erreichbare Punktzahl ist in allen Testdisziplinen einheitlich auf 10 Punkte festgelegt. Um die Ergebnisse darüber hinaus entsprechend ihrer Alltagsrelevanz einordnen zu können, werden die einzelnen Disziplinen in den Kategorien unterschiedlich gewichtet. Je nach Reifenspezifikation (Sommer-, Winter- oder Allwetterreifen) werden in einem zweiten Schritt auch die Testkategorien „nass“, „trocken“ und „Umwelt“ zueinander nach einem festen Schlüssel gewichtet. In diesem Test gilt der auto motor und sport-Bewertungsschlüssel für Standardreifen: Nässe 50 %, trocken 40 %, Umwelt 10 %.</p>					
Gesamtwertung³⁾ (N: 50 %; T: 40 %; U: 10 %)		9,2	9,1	9,0	9,0	8,3
URTEIL		sehr empfehlenswert	sehr empfehlenswert	sehr empfehlenswert	sehr empfehlenswert	empfehlenswert
		+ Besonders auf trockener Strecke sehr verlässliches Fahrverhalten mit großen Reserven, sehr kurze Bremswege auch auf Nässe, sehr ausgewogener Reifen.	+ Geringe Untersteuer-tendenz und gute Beherrschbarkeit auf Nässe. Sehr sichere Handling-Eigenschaften auf nasser Bahn.	+ Sehr präziser und sicherer Reifen mit kurzen Bremswegen auf trockener Fahrbahn, ausgewogen auf Nässe, deutlich angekündigter, gutmütig-breiter Grenzbe-reich. Sehr leise, sehr niedriger Rollwiderstand.	+ Sehr sicherer, stabiler und ausgewogener Reifen auf nassen und trockenen Pisten, keine nennens-werten Schwächen in den dynamischen Eigenschaf-ten.	+ Sehr verlässlicher, überraschungsfreier und leicht beherrschbarer Reifen mit hohem Seitenführungsniveau auf nassen und trockenen Strecken.
		- Minimale Lastwechsel- und Prüfenempfindlichkeit bei Kurvenfahrt auf Nässe, Defizite im Quer-Aquaplaning.	- Defizite im Quer-Aquaplaning, teils ESP-Untersteuerergriffe beim Trockenhandling, etwas erhöhte Werte bei Rollwiderstand und Abrollgeräusch.	- Leichte Defizite im Komfort, etwas reduziertes Seitenfüh-rungsniveau auf Nässe.	- Lautes Abrollge-räusch, hoher Rollwiderstand.	- Lange Bremswege auf trockenem Boden, etwas poltriges Abrollen bei harten Querfugen.

NASS
Trocken

¹⁾ Preise laut Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V.; Preisstand: 16.2.2016. ²⁾ Last- und Geschwindigkeitsindex des Reifens: H = 210 km/h. ³⁾ Wertung: 9,0–10,0 = 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 2015.

des mit E gekennzeichneten Linglong firmieren die anderen Reifen dieses Tests in der Rollwiderstandsklasse C.

Doch unsere durch Tests auf zwei voneinander unabhängigen Rollenprüfständen abgesicherten Ergebnisse sagen etwas anderes. Die gesetzlichen Toleranzfelder lassen bei der Klassifizierung offensichtlich weite Spielräume. So wird der ambitioniert gelabelte Goodyear, der sich mit einem Rollwiderstandsbeiwert von 8,8

nur um zwei Zehntel vor den mit C etikettierten Conti setzen kann, locker und mit bis zu zehn Prozent leichterem Lauf von den C-Kandidaten Michelin, Toyo und Bridgestone auf die Plätze verwiesen. Eine Leistung, die Respekt verdient. Dagegen erzielt der optimistisch mit C markierte Pirelli einen hohen Rollwiderstand von 9,5 und der eher realistisch E-eingestufte Linglong sogar 9,9.

Woher kommen diese Unterschie-

de zu den Labelangaben? Neben möglichen Serienstreuungen und unscharfen gesetzlichen Vorgaben spielt es sicherlich eine Rolle, dass die Einstufung der Rollwiderstands- wie auch der Nassgriff- und Geräuschklassen durch den jeweiligen Reifenhersteller selbst vorgenommen wird. Eine wirk-same staatliche Überwachung gibt es derzeit nicht, was den Sinn des Reifen-labels, größtmögliche Transparenz für Verbraucher zu schaffen,

INFO

am Ende liegt Goodyear vorn



So wurde getestet

Um bestmögliche Genauigkeit und Ergebnissicherheit zu gewährleisten, werden – soweit machbar – sämtliche Versuche in diesem Test mehrfach durchgeführt. In allen Kriterien werden die Produkte nach einem zuvor festgelegten Muster bewertet. Grundsätzlich erhält der beste Reifen einer Versuchsdisziplin die maximal mögliche Punktzahl von zehn Punkten. Angewendet wird ein progressives Bewertungsschema, das gleichermaßen für die objektive Bewertung durch Messgeräte wie auch für die subjektive Benotung durch die erfahrenen Testfahrer zum Tragen kommt. Beim Handling auf nasser oder trockener Bahn führt ein ausgewogenes, sicheres und den Erwartungen der mutmaßlichen Zielgruppe entsprechendes Fahrverhalten zu einer Optimalbenotung. Die Aquaplaning-Tests, jeweils getrennt in Längs- und Querrichtung, geben Auskunft über die Reaktion der Reifen – etwa beim Durchfahren von tiefen Spurrinnen. Die Höhe der kritischen Aufschwimmgeschwindigkeit bei Geradeausfahrt oder die erreichbare Querbearbeitung bei Wasserdurchfahrt nach VDA-Kriterien sollen jeweils die Sicherheitsreserven der Reifen aufzeigen. Der Rollwiderstand der Reifen wird grundsätzlich in jeweils zwei unterschiedlichen Testlaboratorien auf Rollenprüfständen ermittelt. Die Ergebnisse fließen in Form eines Mittelwerts in die Bewertung ein. Grundlage der Beurteilung ist die auch für das Reifenlabel relevante europäische Gesetzgebung zur Reifenkennzeichnung. Bereits seit Jahren werden zur langfristigen Absicherung der Ergebnisse die getesteten Produkte mit Reifen aus nachgelagerten Testkäufen in stichprobenartigen Nachtests verglichen. Im Fokus: die besten drei des Tests sowie Produkte mit atypisch guter Performance oder ungewöhnlichen Verschleißerscheinungen. Abweichungen oder Auffälligkeiten führen zum Testausschluss, verbunden mit entsprechender Berichterstattung.



Falken ZIEX ZE 914 Ecorun	Toyo Proxes CF 2 SUV	Bridgestone Turanza T001	Linglong Greenmax 4x4 HP
103	117	137	75
C/B	C/B	C/B	E/C
96 H	96 H	96 H	96 H M+S
9,5	10,2	9,4	10,6
Thailand	Japan	Spanien	China
01803/237120	02154/8911111	06172/40801	–
9	7	7	5
8	7	7	5
9	8	8	7
9	7	7	5
8	6	6	6
8	6	7	6
8,7	7,0	7,1	5,5
9	7	8	5
7	9	7	8
7	8	7	7
8	9	8	8
7	8	8	6
9	8	8	10
8,2	7,9	7,8	6,6
7	10	9	6
8	10	10	8
7,3	10,0	9,3	6,6
+ Ausgewogene Nass-eigenschaften mit sehr neutralem Handling und hoher Lenkpräzision, kurze Bremswege trocken, guter Abrollkomfort. - Übersteuern bei Lastwechsel in Kurven auf trockener Fahrbahn, träges Anlenkverhalten, etwas erhöhter Rollwiderstand.	+ Ordentliche Handling-Eigenschaften auf trockener Bahn. Gute Komforteigenschaften. Sehr leiser Reifen mit sehr niedrigem Rollwiderstand. - Schwaches Seitenführungsniveau auf Nässe, lange Bremswege auch auf trockenem Asphalt, schwache Aquaplaning-Vorsorge.	+ Bei überraschungsfreiem Einlenkverhalten ordentliche Handling-Eigenschaften auf trockener Bahn, guter Abrollkomfort. - Übersteuerneigung auf Nässe, schwaches Seitenführungsniveau, längere Bremswege.	+ Bei geringen Reserven und auf reduziertem Niveau ordentliche Handling-Eigenschaften auf trockener Bahn. Gute Komforteigenschaften. - Deutliches Übersteuern schon bei statischer Kreisfahrt sowie ungenügende Balance auf Nässe, schwaches Seitenführungsniveau, lange Bremswege auch auf trockenem Asphalt, hoher Rollwiderstand.
8,3	7,6	7,6	6,0
empfehlenswert	bedingt empfehlenswert	bedingt empfehlenswert	nicht empfehlenswert

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



= Bester im Test



= Schlechtester im Test

infrage stellt. Das leisten weiterhin unabhängige Reifentests wie dieser, aus dem sich dank transparenter Aufbereitung und trotz hoher Leistungsdichte in der Spitzengruppe eindeutige Empfehlungen ableiten lassen.

Wer also ohnehin eher sportlich unterwegs ist und auf den Rollwiderstand pfeift, wird mit dem Pirelli Scorpion Verde glücklich. Wer mit kleinen Kompromissen im Nassen eher auf Kraftstoffeffizienz setzt,

nimmt den Michelin. Besonders empfehlenswert: der Conti PremiumContact 5, der trotz gewisser Abstriche in der Effizienz mit nach vorne fährt. Nur einer ist besser: Mit sehr ausgewogenen Eigenschaften in allen Disziplinen gewinnt letztlich recht knapp der Goodyear Efficient Grip SUV.



SPORTLICHE REIFEN IN 18 ZOLL:

In unserer Schwesterzeitschrift sport auto, Ausgabe 05/2016, ab 15. April am Kiosk, lesen Sie, was High-Performance-Reifen in 235/40 R 18 auf PS-starken Kompakt-Sportlern können

Text: Thiermo Fleck
Fotos: Dino Eisele