DAS PREMIUM-TESTMAGAZIN

2,70 | 22.2.2017 | Nr. 6

Auto ZEITUNG

EXKLUSIVER FAHRBERICHT

Alfa Romeo Stelvio

EINFACH KLASSE!



SCHON GEFAHREN

OPEL INSIGNIA







NEUE FAMILIEN KOMBIS





BMW 3er • **Ford** Mondeo • **Mercedes** C • **Opel** Insignia • **VW** Passat



TEST

Volvo V 90 Cross Country



VORSTELLUNG

Hyundai i30 Kombi



VERGLEICHSTEST

BMW 2er Active Tourer Renault Scénic



800 PS!

EXKLUSIVE FOTOS

Ferrari 812 Superfast



VERGLEICHSTEST EINSTIEGSDIESEL DER OBERKLASSE

BMW 520d gegen

Audi 2.0 TDI • Volvo S 90 D4 • MERCEDES E 220 d



10 SOMMER-REIFEN IM TEST

KAUFBERATUNG NEUER NISSAN MICRA



AT 3,10 €; CH 5,50 CHF; BE, LU 3,30 €; NL 3,40 €; FR, IT, PT (Cont.), ES, SI 4,00 €; SK 3,90 €; GR, KA 4,10 €; FI 4,90 €; CZ 138 Kc; HU 1220 HUF

4 190533 702703 06

Sommer Reifentest

Weil auch in der anstehenden schönen Jahreszeit Regen droht, haben wir zehn gängige Sommer-Profile auf ihre Leistungsfähigkeit bei Nässe und Trockenheit geprüft – nicht alle sind rundum empfehlenswert



Im Test

1 Avon ZV7; 360 Euro [1]
2 Bridgestone Turanza T001; 520 Euro [1]
3 Conti PremiumContact5; 520 Euro [1]
4 Falken Ziex ZE914 Ecorun; 360 Euro [1]
5 Goodyear EfficientGrip Perf.; 500 Euro [1]
6 Hankook Ventus Prime 3; 420 Euro [1]
7 Michelin Primacy 3; 580 Euro [1]
8 Nokian zLine; 420 Euro [1]
9 Pirelli Cinturato P7 blue; 500 Euro [1]
10 Vredestein Ultrac Satin; 480 Euro [1]

[1] stichprobenartig ermittelte durchschnittliche Preise (Händler und Internet) für einen Satz Reifen inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer zuzüglich Montage

Seit dem VW-Abgasskandal und dem Bekanntwerden von manipulierten Testreifen ist das Vertrauen in die Auto- sowie die Reifen-Industrie massiv gestört. Auch wir haben darauf reagiert und stellen ab sofort unser Testverfahren um.

Untersucht wird nur noch, was zum Zeitpunkt des Tests im Handel verfügbar ist. Basta. Damit entgehen uns zwar einige Neuheiten der Reifen-Branche, deren Performance wir in der Vergangenheit durch Nachtests verifiziert haben. Doch nur so können wir wirklich garantieren, dass wir genau das testen, was Sie auch tatsächlich im Laden erhalten. Wir kaufen die Produkte verdeckt ein, achten aber darauf, dass wir keine Ladenhüter oder B-Sortierung bekommen. Es kann jedoch passieren, dass die Reifen bis zur Veröffentlichung überarbeitet oder durch ein Nachfolge-Modell ersetzt werden. So passiert bei den Kandidaten von Bridgestone und Conti: Den getesteten Turanza T001 gibt es aktuell nur noch in Restbeständen, die Produktion endete mit DOT 2816, wobei die ersten zwei Ziffern für die Kalenderwoche und die Folgezahlen für das Jahr 2016 stehen. Inzwischen (seit DOT 4316) bietet Bridgestone den Turanza T001 EVO an, der dank einer neuen Mischung eine bessere Nässe-Griffigkeit aufweisen soll.

Beim Conti-Testprofil haben die Entwickler gerade die sechste Generation auf den Markt gebracht. Allerdings wird die von uns getestete Größe noch eine ganze Weile als ContiPremiumContact5 weitergebaut. Hier erfolgt der Modellwechsel erst später.

Laut Hersteller handelte es sich bei den Test-Gummis von Hankook um eine sehr frühe Charge des Produkts. Unsere Pneus entsprachen noch den Vorgaben, die ursprünglich für die Erstausrüstung ausgegeben wurden. Das konnten wir jedoch am Reifen selbst nicht erkennen – ebenso wenig wie Sie es könnten. Hankook verspricht aber, für den Ersatzmarkt bereits eine Mischung zu verwenden, die mehr Nasshaftung generiert. Das gilt für Reifen aus chinesischer Produktion ab DOT 4016. Mittlerweile wird der Ventus Prime 3 für den europäischen Markt in Ungarn produziert. Auch diese Pneus nutzen die neue Mischung (ab DOT 3416).

Fotos: Jürgen Zerha

Testwagen



Der VW Touran 1.4 TSI BlueMotion Technology leistet 150 PS und bringt es auf 250 Nm. Mit manueller Sechsgang-Schaltung kostet der Van ab 28.875 Euro (Comfortline). Adaptive Dämpfer gibt's für 1045 Euro

Testrad



Als einheitliches Alu-Rad für alle Testreifen haben wir die Dezent TD der Dimension 7 x 17 verwendet. Das Rad ist auch in Schwarz und Grau (beides matt) sowie mit Vier- und Fünfloch-Anbindung zu haben. Die verfügbaren Größen reichen von 6 x 14 bis 7,5 x 18 Zoll. Die Preise starten bei 77 Euro

215/55 R 17

Passt z. B. auch auf:

- Audi A6, Q2
- DS 4, DS 5
- Fiat 500X
- Ford C-MAX, G. C-MAX, Focus
- Honda HR-V
- Kia Optima, Soul
- Mazda 6
- Nissan Juke
- Opel Ampera (A), Insignia
- Peugeot 407, 508
- Renault Laguna, Latitude
- Seat Ateca
- Subaru Forester, Outback
- Suzuki SX4 S-Cross, Vitara
- Toyota Avensis, Mirai, Verso
- VW Beetle, Passat, Touran

Michelin: stark auf Nässe und spitze im Trockenen

Ohne jegliche Einschränkung tritt indes der Michelin Primacy 3 zum Test an und holt sich den Sieg. Auf Nässe gibt er sich keine Blöße und erzielt unterm Strich das zweithöchste Zwischenergebnis. Wird die Straße trocken, dreht der Franzose erst richtig auf und beweist einen enorm hohen Grip, der ihm maximale Fahrsicherheit sowie die kürzesten Bremswege sichert. Jedoch fällt sein Rollwiderstand relativ hoch aus.

Mit besonders effizientem Abrollen glänzt der Vredestein, und auch die Profile von Bridgestone, Goodyear, Hankook und Pirelli haben einen niedrigen Rollwiderstand. Und da der Pirelli nur im Kurven-Aquaplaning patzt, landet er insgesamt auf dem dritten Platz, den er sich mit dem Goodyear teilt. Der Goodyear bewegt sich zwar träge, bleibt aber stets auf der sicheren Seite und schafft den kürzesten Bremsweg auf Nässe. Auf Rang zwei landet der Conti, der auf Nässe die beste Beherrschbarkeit bietet und auch im Trockenen gute Resultate erzielt.

Fünfter wird der Nokian, der bei drohendem Längs-Aquaplaning die geringsten Reserven hat, dafür aber mit einem sehr hohen Grippotenzial im Nass-Handling auftrumpft. Sein Rollwiderstand ist allerdings der höchste im Feld.

Die Pneus von Hankook (sechster Platz) und Bridgestone (siebter Rang) verpassen unsere Empfehlung knapp, sollen aber inzwischen mehr Nasshaftung bieten, während die Produkte von Avon und Vredestein größere Mankos zeigen: Der Avon ZV7 baut zu wenig Grip auf trockener Straße auf und kommt bei Nässe nicht über mittelmäßige Resultate hinaus. Auch der Vredestein Ultrac Satin hadert mit Regen und verzeichnet den längsten Trocken-Bremsweg. Mit fast 60 Meter Nass-Bremsweg (40 km/h Restgeschwindigkeit gegenüber dem Goodyear) bleibt dem Falken nur noch der letzte Rang. **Paul Englert, Martin Urbanke** >

So testen wir



1
Testreifen Um Manipulationen zu verhindern, kaufen wir die Testreifen in üblichen Mengen verdeckt im Fachhandel ein. Dadurch können wir nur testen, was im Herbst 2016 bereits verfügbar war. Eventuelle Änderungen der Produkte finden Sie im Kasten unter der Tabelle auf der nächsten Seite.

2
Nassbremsen Anders als beim Prüfverfahren für das EU-Reifenlabel messen wir sämtliche Reifen unter absolut identischen und praxisnahen Bedingungen. Nur so lassen sich die Werte untereinander vergleichen.

3
Geräusch Ebenfalls abweichend zum Label-Wert ermitteln wir das Geräusch mit dem gleichen Fülldruck und identischer Beladung – sowie demselben Auto.

4
Fahrsicherheit Subjektive Beurteilung der Beherrschbarkeit nahe der Haftgrenze durch unsere routinierten Testprofis.

Test-Ergebnisse: 215/55 R 17



Nasshandling: Wichtiger als die mögliche Rundenzeit ist eine gute Beherrschbarkeit der Pneus



Präzisionsarbeit: Die Räder werden rund 200 Mal gewechselt

	Avon ZV7 (94W)	Bridgestone Turanza T001 (94W)	Continental ContiPremium-Contact5 (94W)	Falken Ziex ZE914 Ecorun (94W)	Goodyear EfficientGrip Performance (94W)	Hankook Ventus Prime 3 K125 (94W)	Michelin Primacy 3 (94W)	Nokian zLine (98W XL)	Pirelli Cinturato P7 blue (98W XL)	Vredestein Ultrac Satin (94Y)
	AUTO ZEITUNG SEHR EMPFEHLENSWERT		AUTO ZEITUNG SEHR EMPFEHLENSWERT		AUTO ZEITUNG SEHR EMPFEHLENSWERT	AUTO ZEITUNG SEHR EMPFEHLENSWERT	AUTO ZEITUNG TESTSIEGER	AUTO ZEITUNG SEHR EMPFEHLENSWERT	AUTO ZEITUNG SEHR EMPFEHLENSWERT	
	Preis: 360 Euro[1] Labelklassen: C/A/69 dB(A)[2]	Preis: 520 Euro[1] Labelklassen: C/B/71 dB(A)[2]	Preis: 520 Euro[1] Labelklassen: C/A/71 dB(A)[2]	Preis: 360 Euro[1] Labelklassen: C/B/70 dB(A)[2]	Preis: 500 Euro[1] Labelklassen: B/A/69 dB(A)[2]	Preis: 420 Euro[1] Labelklassen: C/B/71 dB(A)[2]	Preis: 580 Euro[1] Labelklassen: C/A/69 dB(A)[2]	Preis: 420 Euro[1] Labelklassen: C/A/72 dB(A)[2]	Preis: 500 Euro[1] Labelklassen: B/A/72 dB(A)[2]	Preis: 480 Euro[1] Labelklassen: C/A/70 dB(A)[2]
Nass										
	Wert / Punkte	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**
Aquaplaning, längs 25	79,3 km/h 16	80,6 km/h 17	80,4 km/h 17	87,1 km/h 24	80,2 km/h 17	79,9 km/h 16	86,2 km/h 23	77,5 km/h 14	78,2 km/h 15	77,9 km/h 14
Aquaplaning, quer 10	- 3	- 7	- 10	- 8	- 5	- 6	- 7	- 6	- 2	- 6
Bremsen, 100 – 0 km/h 40	56,0 m 26	58,3 m 20	52,9 m 34	59,7 m 17	50,2 m 40	54,8 m 29	53,3 m 33	55,1 m 28	52,5 m 35	57,0 m 23
Fahrsicherheit 45	- 38	- 31	- 44	- 28	- 35	- 34	- 36	- 42	- 40	- 30
Handling (3300 m), Zeit 20	1:06,0 min 15	1:06,8 min 14	1:04,3 min 17	1:07,1 min 13	1:07,0 min 13	1:05,8 min 15	1:06,0 min 15	1:02,0 min 20	1:05,0 min 16	1:05,6 min 15
Kreisbahn, Zeit 10	15,84 s 8	16,03 s 8	15,30 s 9	17,28 s 5	15,61 s 9	17,67 s 4	15,25 s 9	15,67 s 9	15,95 s 8	16,62 s 7
	Mäßig bei Aquaplaning, im Handling unauffällig, aber gut. Milde Lastwechselreaktionen	Problemlos im Handling trotz geringerer Seitenführung als Top-Pneus. Recht langer Bremsweg	Glänzt mit sehr hohem Griplevel sowie höchster Fahrstabilität. Setzt Lenkimpulse bestmöglich um	Stark bei Aquaplaning, hat aber den längsten Bremsweg. Abrupte Lastwechselreaktionen	Sein relativ träges Fahrverhalten bremst ihn ein. Mit Abstand bester im Bremstest, sehr sicher	Bei schneller Fahrt erfordert der Reifen Korrekturen. Unkritische Lastwechselreaktionen	Baut auf Nässe viel Grip auf und fährt sicher. Lenkpräzision und Rückmeldung dürften besser sein	Sportliches Handling dank neutraler Balance. Hohe Seitenführung, direkte Rückmeldung	Lenkt präzise und agil ein, neutrales Eigenlenkverhalten; Zeigt Schwäche im Kurven-Aquaplaning	Heftige Lastwechselreaktionen, schwimmt relativ früh auf. Schnell im Handlingtest
150 Punkte	**106 Punkte**	**97 Punkte**	**131 Punkte**	**95 Punkte**	**119 Punkte**	**104 Punkte**	**123 Punkte**	**119 Punkte**	**116 Punkte**	**95 Punkte**
Trocken										
	Wert / Punkte	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**	**Wert / Punkte**
Bremsen, 100 – 0 km/h 40	36,4 m 34	36,6 m 34	36,8 m 33	37,5 m 31	35,5 m 38	36,0 m 36	34,8 m 40	36,3 m 35	36,8 m 33	37,9 m 30
Fahrsicherheit 30	- 18	- 24	- 26	- 23	- 21	- 19	- 30	- 27	- 28	- 20
Handling (1690 m), Zeit 20	1:42,6 min 18	1:41,5 min 19	1:42,2 min 18	1:42,2 min 18	1:43,7 min 17	1:42,5 min 18	1:40,8 min 20	1:41,1 min 19	1:41,6 min 19	1:42,2 min 18
Komfort 10	- 7	- 8	- 6	- 7	- 8	- 8	- 8	- 6	- 7	- 7
Rollwiderstandsindex 25	9,01 12	7,98 20	8,70 14	8,83 13	7,66 22	8,12 19	8,93 13	9,14 11	7,82 21	7,54 23
Slalom, Abstand 18 m 15	61,7 km/h 12	63,6 km/h 13	65,0 km/h 14	63,7 km/h 13	61,1 km/h 11	63,7 km/h 13	64,6 km/h 14	63,3 km/h 13	65,5 km/h 15	63,7 km/h 13
Vorbeirollger. 80 km/h 10	72 dB(A) 7	70 dB(A) 9	72 dB(A) 7	71 dB(A) 8	72 dB(A) 7	71 dB(A) 8	71 dB(A) 8	72 dB(A) 7	75 dB(A) 4	71 dB(A) 8
	Wenig Grip im Grenzbereich, träges Ansprechen auf Lenkbefehle. Zweithöchster Rollwiderstand	Geringer Rollwiderstand, rollt leise und komfortabel ab. Im Handling schnell, aber etwas unruhig	Setzt Lenkimpulse spontan um, hohe Querbeschleunigung. Im Bremstest und im Rollwiderstand mäßig	Ordentliches Griplevel, aber leichte Lastwechselreaktionen. Eher schwach auf der Bremspiste	Sehr geringer Rollwiderstand, kurzer Bremsweg. Im Grenzbereich träge, untersteuert früh	Wenig spontanes Einlenkverhalten, erreicht Griplimit früh, fährt aber problemlos und rollt effizient ab	Bester auf der Bremse sowie präzise und stabil bei Richtungswechseln. Manko: hoher Rollwiderstand	Höchster Rollwiderstand und hartes Abrollen. Aber: hohes Gripniveau, spontanes Einlenken, sicher	Der P7 blue fährt spritzig, sicher, schnell, ist außerdem sehr effizient. Luft nach oben beim Bremsen	Der Ultrac Satin läuft am sparsamsten. Aber: längster Bremsweg, frühes Untersteuern
150 Punkte	**108 Punkte**	**127 Punkte**	**118 Punkte**	**113 Punkte**	**124 Punkte**	**121 Punkte**	**133 Punkte**	**118 Punkte**	**127 Punkte**	**119 Punkte**
Gesamtwertung 300	**214 Punkte**	**224 Punkte**	**249 Punkte**	**208 Punkte**	**243 Punkte**	**225 Punkte**	**256 Punkte**	**237 Punkte**	**243 Punkte**	**214 Punkte**
PLATZIERUNG	**8** Für ein neues Produkt eher enttäuschend. Hoher Rollwiderstand, aber zu wenig Grip	**7** Stark im Trockenen. Als EVO soll der T001 inzwischen mehr Nass-Grip bieten	**2** Typisch Conti: bietet auf Nässe extrem hohe Reserven. Im Trockenen mit guter Leistung	**10** Setzt im Aquaplaning positive Akzente. Lange Bremswege werfen den Falken zurück	**3** Fährt stets sehr sicher, ist aber träge. Mit dem kürzesten Bremsweg auf Nässe; sparsam	**6** Gut im Rollwiderstand, solide Performance – die aktuellen Pneus sollen's besser können	**1** Sehr gut bei Nässe und im Trockenen mit Bestnoten ein überzeugender Testsieger	**5** Hadert mit Aquaplaning und hat den höchsten Rollwiderstand. Ansonsten klasse	**3** Sein Manko: Aquaplaning in Kurven. Stärken: sportlich-agiles Handling, hohe Energieeffizienz	**8** Langer Bremsweg (trocken), schwache Nass-Performance – aber sehr sparsam

[1] stichprobenartig ermittelte durchschnittliche Preise (Händler und Internet) für einen Satz Reifen inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer zuzüglich Montage; [2] Herstellerangaben

Updates für die getesteten Reifen:

Avon Ohne Änderung. **Bridgestone** Das Test-Profil wird durch die überarbeitete Version T001 EVO abgelöst, die eine bessere Nasshaftung bieten soll (Label: C/A/71). **Continental** Ohne Änderung, der neu entwickelte PremiumContact6 wird in dieser Dimension vorläufig noch nicht angeboten. **Falken** Ohne Änderung. **Goodyear** Ohne Änderung. **Hankook** Ab DOT 3416 (Made in Hungary) bzw. DOT 4016 (Made in China) mit einer für den Ersatzmarkt optimierten Konstruktion/Mischung. **Michelin** Ohne Änderung. **Nokian** Ohne Änderung. **Pirelli** Ohne Änderung. **Vredestein** Ohne Änderung.



Grundlage für unsere Beurteilung sind akribische Prüf-Prozeduren