



Fotos: Dirk Vincken | Borbet (1)

Der Opel Astra ist einer der Kompakten, die auf der beliebten Reifendimension 225/45 R 17 Kilometer abspulen.

In bester Gesellschaft

Touring-Reifen sollen Sportlichkeit mit Komfort verknüpfen. Wie gut gelingt dieser Spagat? Acht Kandidaten im für Flotten relevanten Kompaktklasse-Format 225/45 R 17 geben Antwort.

Beim Sommerreifen denken viele Autofahrer an Breitreifen, im Fachjargon UHP-Reifen genannt. UHP steht übrigens für Ultra High Performance, was nichts anderes heißen soll als

„besser geht's nicht“. Nun neigen Marketing-Abteilungen von Berufs wegen zu Übertreibungen und weniger Reifen-Kundige könnten glauben, alles unter UHP sei zweitklassig. Dass

dem nicht so ist und gerade Touring-Reifen, die sich „nur“ HP ohne Ultra nennen, eine erstklassige Wahl für Flottenfahrzeuge sein können, soll unser Test beweisen.

Was bedeutet 225/45 R 17?

Die Zahl 45 hinter dem Schrägstrich bedeutet dabei, dass die Flankenhöhe des Pneus 45 Prozent der Reifenbreite (225 mm) ausmacht – also ein klassischer Niederquerschnitts- oder auch schlicht Breitreifen. Das R steht für Radialreifen, also für die quer zur Abrollrichtung verlaufenden Gewebefäden der Karkasse. Diese Bauweise ist seit gut einem halben Jahrhundert bei Pkw-Reifen üblich. Ebenfalls historisch bedingt wird der Reifen-Innen Durchmesser (was dem Felgen-Außendurchmesser entspricht) in Zoll angegeben. Ein Zoll entspricht 2,54 cm. Die 17 Zoll unserer Testreifen messen innen also 43,2 cm.

Bevor wir ins eigentliche Testgeschehen einsteigen und alle acht plus eins Kandidaten auf Herz und Nieren abklopfen, stellen wir die Grundsatzfrage und wollen wissen: Sind Reifentests überhaupt noch sinnvoll? Heute muss doch niemand mehr Angst haben, in der Kurve im Graben zu landen oder bei Geradeausfahrt mit Mühe die Spur halten zu müssen, oder? Absolut richtig. Moderne Automobile sind so komplex, so fein abgestimmt, so „auf den Punkt“ konstruiert, dass ein ungeeigneter Reifen dennoch das Gesamtbild nachhaltig stören kann. Das ganze Auto fährt sich dann „unrund“ – im schlimmsten Fall leidet die wie selbstverständlich vorausgesetzte Fahrsicherheit. Spätestens da hört der Spaß auf und fängt der Reifentest an. Reifentests sind also nicht nur Kaufhilfe, sondern im besten Sinne Verbraucherschutz.

Wie läuft so ein Reifentest ab? Besteht der immer noch aus diesen rennkursähnlichen Disziplinen wie Nass- und Trockenhandling? Bremsen auf nasser und trockener Piste mit maximaler Verzögerung bis zum Stillstand, immer wieder und wieder? Dazu der Check, wann der Reifen und damit das ganze Fahrzeug auf nasser Piste aufschwimmt, das sogenannte Aquaplaning? Mal geradeaus, mal in Kurven? Ja, das läuft auch heute noch so ab. Nur die Messelektronik hat sich

Die Testreifen: 225/45 R 17 94 V* XL

FIRESTONE	Roadhawk 2 (Referenz)
CONTINENTAL	Premium Contact 7
FALKEN	Ziex ZE 310 EC
MICHELIN	Primacy 4+
NOKIAN	Wetproof 1
PIRELLI	Cinturato P7 C2
TRIANGLE	EffeXSport TH202
VREDESTEIN	Ultrac
GOODYEAR	Eagle F1 Asymmetric G**

* Geschwindigkeits-Index V, W oder Y – nach Verfügbarkeit
 ** Außer Wertung, da UHP-Reifen – nur zum Vergleich

Wir haben sieben aktuellen „Premium“-Reifen von Firestone, Continental, Falken, Michelin, Nokian, Pirelli und Vredestein zur besseren Einordnung auch einen Vertreter der sogenannten Billigreifen-Fraktion zur Seite gestellt, den chinesischen Triangle. Auf diesen stießen wir, als wir auf einer Internetplattform nach dem preisgünstigsten Reifen suchten, der allen Spezifikationen wie denen der anderen entsprach. Damit nicht genug: Als Überraschungsgast haben wir den acht Allroundern einen Topstar der UHP-Liga aus dem Hause

Goodyear zur Seite gestellt. Doch dazu später mehr.

225/45 R 17 lautet unsere Testreifendimension. Sie ist gewissermaßen „Reifengröße des Jahres“, da aktuell eine der beliebtesten und meistgekauften. Sie findet sich ab Werk als Kaufoption oder im Nachrüstgeschäft auf nahezu allen Fahrzeugen der Kompaktklasse (siehe Kasten „Testwagen“). Beste Argumente also, dieses Format näher zu betrachten. Montiert haben wir die Reifen auf den aktuellen Opel Astra, einen der populärsten Vertreter im Fuhrpark.



Der stärkste (reine) Verbrenner im Astra leistet 130 PS – Diesel wie Benziner.

tenkraftaufbau, in unpräzisem Geradeauslauf oder durch eine in Kurven oder beim Spurwechsel nachdrängende Hinterachse. Das ist – bis zu einem gewissen Grad – alles unter Punkteverlust bei der Bewertung noch hinnehmbar, wenn auch nicht schön. Wie gesagt: Ein guter Reifen als Dienstleister muss den Charakter des Autos unterstreichen, dessen Vorzüge herausarbeiten. Manchmal – ne-

deutlich verändert, zeichnet genauer und zuverlässiger auf. Die Daten stehen sofort am Bildschirm zur Verfügung, der Testfahrer erkennt in Echtzeit, ob das Ganze statistisch aussagekräftig ist oder ob noch eine Runde ansteht. Die Ergebnisse müssen „reproduzierbar“ sein.

Subjektive Beurteilung

Bleiben wir beim subjektiven Teil eines Reifentests, dem Handling. Das Prozedere nach jedem Reifenwechsel ist stets gleich: Motor an, Traktionskontrolle und die obligatorischen Fahrassistenten ausschalten. Dann geht es auf den Parcours, eine Art Mini-Rennstrecke mit Kurven aller Art, mal pfeilschnell, mal wechselnd, mal zugezogen. Fahrwerk, Bremsen und vor allem den Reifen bleibt nichts erspart, hier wird konsequent am Limit gefahren. Ein Profi-Reifentester verinnerlicht zunächst das subjektive Fahrgefühl, das das Testfahrzeug vermittelt, das „Soll“. Die vom Fahrzeughersteller ab Werk montierten Reifen („Erstausrüstungsreifen“) sind dabei ein guter Indikator. Diese prägen den Charakter der Autos mit. Doch erst beim Reifenwechsel tritt zutage, ob der jeweils montierte Testreifen mit dem Charakter des Fahrzeugs harmoniert, diesen also unterstreicht – oder aber ihn stört. Dann ist die Harmonie zwischen Auto und Reifen unterbrochen – zwei Partner treffen aufeinander, die nicht zueinander passen. Das äußert sich etwa in gestörtem Lenkansprechen oder in zu schnellem Sei-

Bremsen nass | Restgeschwindigkeit in km/h

Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	34,69	20,99
Conti Premium Contact 7	32,30	0,0
Falken Ziex ZE 310 EC	35,84	25,14
Michelin Primacy 4+	34,83	21,55
Nokian Wetproof 1	36,14	26,07
Pirelli Cinturato P7 C2	34,21	18,89
Triangle EffeXSport TH202	38,33	31,72
Vredestein Ultrac	35,26	23,16
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	32,87	10,50

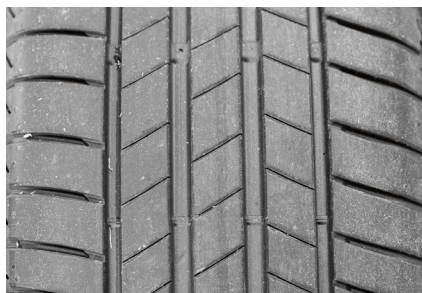
ABS-Vollbremsung 80–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg und je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto geringer das Kollisionsrisiko im Ernstfall. Wie beim Trockenbremsen gilt: 8 Messungen, 1 Fahrer, Tank mind. 4/5 voll. Restgeschwindigkeit in blau

Bremsen trocken | Restgeschwindigkeit in km/h

Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	35,68	8,4
Conti Premium Contact 7	35,78	9,9
Falken Ziex ZE 310 EC	36,79	19,2
Michelin Primacy 4+	35,93	11,8
Nokian Wetproof 1	37,18	21,7
Pirelli Cinturato P7 C2	35,43	0,0
Triangle EffeXSport TH202	38,16	26,8
Vredestein Ultrac	37,38	22,8
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	35,98	12,4

ABS-Vollbremsung 100–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto besser. Bremsweg (rot) in m, Restgeschw. (blau) in km/h. Restgeschw. = Weiterfahrgeschw. ggü. Bremsbestem im Moment dessen Stillstands

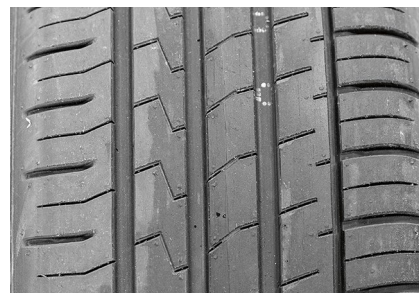
Unsere Testkandidaten



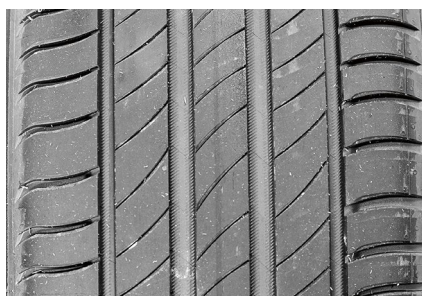
Firestone Roadhawk 2 | 92 Euro (alle Preise in brutto) | Made in Hungary



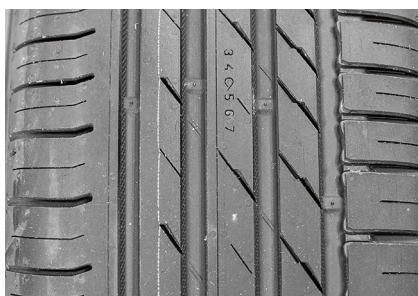
**Conti Premium Contact 7 | 101 Euro
Made in France**



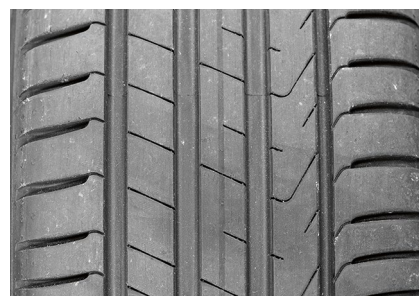
**Falken Ziex ZE 310 EC | 82 Euro
Made in Turkiye**



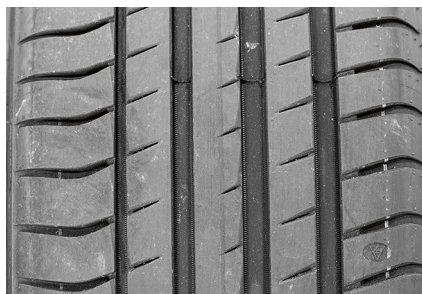
**Michelin Primacy 4+ | 113 Euro
Made in Italy**



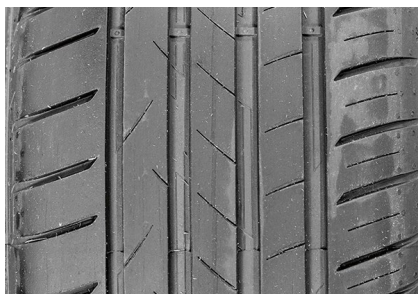
**Nokian Wetproof 1 | 83 Euro
Made in China**



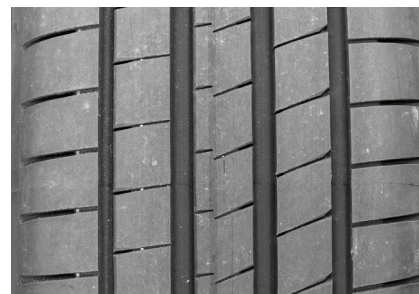
**Pirelli Cinturato P7 C2 | 98 Euro
Made in Romania**



**Triangle EffeXSport TH202 | 48 Euro
Made in China**



Vredestein Ultrac | 84 Euro | Made in Hungary



Goodyear Asymmetric 6 (außer Wertung) | 98 Euro | Made in Germany

ben dem ESP – auch dessen Schwächen kaschieren.

Weniger bis keine Toleranz übt der Reifentester bei der Fahrsicherheit. Ein Reifen, der sich beim Bremsen zu viele Extra-Meter im Vergleich zu den Konkurrenten erlaubt, wird abgewertet. Zur Verdeutlichung: Ein Bremswegunterschied von nur wenigen Metern aus Tempo 100 mag gering erscheinen. Doch sieht das völlig anders aus, wenn man die Restgeschwin-

digkeit und damit den Energieinhalt eines um nur eine Fahrzeuglänge weiter bremsenden Fahrzeugs betrachtet: Fahrzeug B, mit dem weniger effektiv bremsenden Reifen bestückt, rauscht dann mit rund 30 km/h an Auto A vorbei, das bereits steht.

Nassbremsen

Werden wir konkret. Auf der Nassbrems-Strecke aus Tempo 80 bis zum

Stillstand legt der Conti eine bravou- röse Leistung hin. Mit nur 32,30 Metern weist er den Rest des Feldes in die Schranken. Eindrucksvoll beweist er, dass Continental aktuell wohl ein Rezept für exzellente nassetaugliche Gummimischungen im Panzerschrank verwahrt. Doch keine Sorge: Auch die anderen „Premium“-Reifen legen sich sehr ordentlich ins Zeug. Der Pirelli etwa, der mit 34,21 Metern rund 1,90 Meter nach dem Conti zum



Die Messtechnik liefert zuverlässige Ergebnisse. Reifentest ist Hightech.



Mehr als 100 Reifen waren für den Autoflotte-Reifentest nötig.

Stehen kommt, muss sich nur noch dem parallel mitgeprüften UHP-Reifen von Goodyear geschlagen geben. Dieser steht nach vorbildlichen 32,87 Metern. Das sind alles sehr gute Werte. Anders sieht das am anderen Ende der Skala aus: Der Triangle steht erst nach 38,33 Zählern, das bedeutet 6,05 Meter mehr als Bremsmeister Conti – was rund der Länge eines Wohnmobils entspricht. Eindeutig zu viel und auch eine aktuelle Bestätigung des gängigen Klischees, das chinesischen Reifen anhaftet: bei Nässe mit Vorsicht zu genießen. Mit gebührendem Abstand zu beiden Endwerten sortiert sich das breite Mittelfeld aus Falken, Firestone, Michelin, Nokian und Vredestein ein. Ein Blick in unsere Grafik klärt über die Details auf.

Bereits an dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass ein Reifen, der in sicherheitsrelevanten Kriterien schwach ist, dies nicht in anderen Testdisziplinen wieder wettmachen kann. Ein schlechter Bremsler mag an anderer Stelle Punkte wieder einfahren, wird aber nie einen Reifentest gewinnen. Und: Aus Erfahrung wissen wir, dass Nassbrems-Versager auch beim Nasshandling keine gute Figur machen. Darauf kommen wir später zurück.

Trockenbremsen

Wechseln wir zum Trockenbremsen, auch hier wird rund sieben, fallweise

bis zu zehn Mal hintereinander bis zum Stillstand maximal verzögert, nun aber aus Tempo 100. Hier liegt unser Teilnehmerfeld dichter beieinander, angeführt vom Quartett aus Firestone, Conti, Michelin und dem stillen Mitläufer Goodyear. An die Spitze aber kann sich mit 35,43 Metern der Pirelli schieben und heimst erneut wertvolle Punkte ein. Schlusslicht ist wieder der Triangle. Mit 2,73 Metern Bremswegdifferenz fällt der Unterschied allerdings nicht so krass aus wie beim Nassbremsen.

Tauschen wir erneut die Szene und die Teststrecke. Geht es beim Bremsen noch stur geradeaus, haben wir es bei den Handlingkursen (nass und trocken) mit einer wohldosierte Mischung aus engeren und weiter gezirkelten Kurven zu tun. Der Fahrer wird in schnelle, hochdynamische Wechselkurven gezwungen oder auch in Bremsmanöver am Ende einer Geraden, die fast rechtwinklig in eine hängende Kurve mündet. Wozu das alles und das bei höchstmöglicher Geschwindigkeit? Nun, es



Auf dem Bridgestone-Testgelände nahe Rom gibt es auch Steilkurven.

Handling nass

Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	gut (7,8 Pkt.)
Conti Premium Contact 7	sehr gut (8,3 Pkt.)
Falken Ziex ZE 310 EC	befriedigend (7,2 Pkt.)
Michelin Primacy 4+	gut (7,7 Pkt.)
Nokian Wetproof 1	gut (7,5 Pkt.)
Pirelli Cinturato P7 C2	sehr gut (8,0 Pkt.)
Triangle EffeXSport TH202	ausreichend (6,2 Pkt.)
Vredestein Ultrac	gut (7,7 Pkt.)
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	gut (7,8 Pkt.)

Auch bei Nässe ist die subjektive Beurteilung das entscheidende Kriterium. Leichte Beherrschbarkeit, gutmütiger Haftungsabriss und präzises Lenkansprechen sichern Bestnoten. Weniger gut: Wechsel zwischen Unter- und Übersteuern oder unzureichende ESP-Regelgüte. Die Punktabgaben sind die subjektive, interne Wertung des Testfahrers im Bereich von 1 bis 10

Handling trocken

Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	sehr gut (8,0 Pkt.)
Conti Premium Contact 7	sehr gut (8,0 Pkt.)
Falken Ziex ZE 310 EC	gut (7,5 Pkt.)
Michelin Primacy 4+	sehr gut (8,2 Pkt.)
Nokian Wetproof 1	gut (7,9 Pkt.)
Pirelli Cinturato P7 C2	sehr gut (8,3 Pkt.)
Triangle EffeXSport TH202	befriedigend (7,3 Pkt.)
Vredestein Ultrac	gut (7,7 Pkt.)
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	sehr gut (8,5 Pkt.)

Ausschlaggebend ist der subjektive Eindruck mit einem ausreichend breiten Grenzbereich ohne überfordernde Lastwechselreaktionen. Hohe Lenkpräzision, gleichmäßiger Seitenkraftaufbau sowie ein lenkunterstützendes Rückstellmoment wirken sich positiv auf die Bewertung aus. Die Punktabgaben sind die subjektive, interne Wertung des Testfahrers im Bereich von 1 bis 10

gibt Reifen, die vom ersten Meter an das Herz eines Sportfahrers erfreuen. Zackig lenken die zwei Gummis vorne ein, hinten folgt brav die Hinterachse. Wenn's der Chauffeur aber übertreibt, dann bekommt die Chose zuweilen ein ungewolltes Eigenleben. Die zuvor so wohlwollend registrierte Sportlichkeit nimmt im Grenzbereichs und jenseits nun zickige, ja gemeingefährliche Manieren an.

Wohlwollend könnte man einen solchen Reifen als Spezialisten bezeichnen, aber gewiss nicht als Allrounder, wie er in Fuhrparks angesagt ist. Ausgewogenheit lautet also das Geheimrezept für einen Reifen, der Handlingtests gewinnt und Autofahrer glücklich macht. Gewünscht sind sportliche Attitüden wie hohe Lenkpräzision, gleichmäßiger Seitenkraftaufbau und vorhersehbares, im

besten Fall gutmütiges Extrembereichsverhalten.

Nasshandling

Beim Nasshandling bewahrheitet sich die alte Faustregel (die nicht immer, aber oft zutrifft): Wer gut nass-bremst, der gut nass-handelt. Und so ist es: Abermals glänzen Conti und Pirelli mit exzellenten Ergebnissen, dicht gefolgt vom gleichfalls überzeugenden Quintett aus Firestone, Goodyear, Michelin, Nokian und Vredestein. Alle fünf gewinnen durch rundes Fahrverhalten und präzise Manöver, flößen schnell und nachhaltig Vertrauen ein. Apropos Vredestein, ein überhaupt in der Gesamtschau überraschend angenehmer Zeitgenosse: kein absoluter Spitzenreifen, aber ein durch die Bank gelungener Kämpfer. Der Michelin büßt Sympathien ein, er untersteuert in Kurven etwas mehr als die anderen, was die Fahrfreude minimal trübt. Das fällt aber nur bei der testüblichen Extremfahrweise auf.

Ein wenig enttäuscht hingegen der Falken. Er weiß in Wechselkurven nicht so recht, ob er unter- oder übersteuern soll. Das beim Astra nicht abschaltbare ESP fängt solche halbstarke Manieren zwar schnell ein, doch vermittelt es eben nicht jene Souveränität, die die zuvor genannten Kandidaten aus dem Ärmel schütteln. Dass es auch anders zugehen kann, und zwar im negativen Sinne, beweist der Triangle: Nasshandling ist so gar nicht sein Fall, mutig wirft er sich zwar in die Kurve, bezieht aber sogleich Prügel. Das Heck des sonst doch so kreuzbraven Opel Astra entwickelt ein nervöses Eigenleben, während die Vorderhand kaum dem Befehl des erstaunten Testfahrers zu folgen vermag. Klare Sache: Die Gummimischung des Chinesen ist unausgewogen, der Reifen gibt sich zickig, ist schwer zu bändigen, schiebt und drifftet sich so durch. Unser Testfahrer bricht nach wenigen Runden den Rodeoritt ab und attestiert dem Reifen nur eben noch ausreichende Nässe-talente. Was das heißt? Das heißt,



Sieben Millimeter Wasserhöhe stehen beim Aquaplaningtest an.

dass bei schnellen Ausweichmanövern dieser Reifen den unvorbereiteten Normalfahrer im Stich lassen könnte. ESP und viele andere Assistenzsysteme sind in diesem Moment ebenfalls nur so gut wie das Stellglied, das die Befehle umsetzen soll: der Reifen.

Trockenhandling

Lassen wir den Triangle, der im Prinzip schon jetzt keine Chance mehr hat, eine der vorderen Platzierungen zu ergattern, noch auf dem Astra montiert und wechseln rüber zum Trockenhandling. Und da schau her: Hier kaschiert er seine Nässe-Schwächen durchaus eindrucksvoll. Anlenken, herausbeschleunigen, Spurwechsel, impulsiver Lenkwinkelsprung – alles ohne Tadel. Fazit bisher: ein brauchbarer Gesell für Gegenden ohne Regen. Wir haben ihn bald „Andalusian Star“ genannt.

Wenden wir uns den anderen Kandidaten zu. Um es vorwegzunehmen: Hier schlägt die Stunde unseres Außenseiters, des nun auftrumpfenden Goodyear. Mit Leichtigkeit fräst er sich von Kurve zu Kurve, willig ergibt sich

der Asphalt den stabilen Profilblöcken. Lenkung, Bremse und Reifen verschmelzen zu einer fahraktiven Einheit. Dabei bleibt der Goodyear

gutmütig bis ans physikalische Limit. UHP-Gummis haben also durchaus ihre Domäne: das Trockenhandling. Doch wie bewähren sich die anderen Kandidaten nach dieser Steilvorlage? Antwort: Sie schlagen sich mehr als beachtlich. Vor allem der Pirelli und der Michelin haben es uns angetan, gefolgt von Conti und Firestone. Alle vier erfreuen mit präzisiertem Lenk- und Grenzbereichsverhalten. Sie bleiben zwar unter der Testosteron-fördernden „GTI-Schwelle“ des Goodyear, doch klopfen sie frech an dieser an. Aber auch der Nokian und der Vredestein vermitteln im trockenen Kurvengeläuf viel Fahrfreude und ein angenehmes Gefühl von Beherrschbarkeit und Zuverlässigkeit. Und der Falken? Auch er fährt sich rund und kurvenwillig, kann aber an das Niveau eines Michelin oder Pirelli nicht ganz aufschließen.

Aquaplaning

Kommen wir zur nächsten wasserdominierten Disziplin, dem Aquapla-



Nässe-Performance ist gerade in unseren Gefilden wichtig.

Längs-Aquaplaning | Geschwindigkeit in km/h

Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	78,7 km/h	100 %
Conti Premium Contact 7	78,3 km/h	99,5 %
Falken Ziex ZE 310 EC	78,3 km/h	99,5 %
Michelin Primacy 4+	78,1 km/h	99,2 %
Nokian Wetproof 1	78,6 km/h	99,8 %
Pirelli Cinturato P7 C2	76,0 km/h	96,5 %
Triangle EffeXSport TH202	80,2 km/h	101,9 %
Vredestein Ultrac	77,3 km/h	98,2 %
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	79,1 km/h	100,5 %

Wasserhöhe im Becken 7 mm. Gemessen wird die kritische Aufschwimmgeschwindigkeit an den Vorderrädern bei maximal 15 % Schlupf in km/h. Je höher die erzielbare Geschwindigkeit, desto besser

Quer-Aquaplaning | Geschwindigkeit in km/h

Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	70,1 km/h	100 %
Conti Premium Contact 7	72,3 km/h	103,1 %
Falken Ziex ZE 310 EC	69,7 km/h	99,4 %
Michelin Primacy 4+	68,2 km/h	97,3 %
Nokian Wetproof 1	68,1 km/h	97,1 %
Pirelli Cinturato P7 C2	64,4 km/h	91,9 %
Triangle EffeXSport TH202	80,3 km/h	114,6 %
Vredestein Ultrac	74,5 km/h	106,2 %
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	71,6 km/h	102,2 %

Wasserhöhe konstant 7 mm. Aufgezeichnet wird die maximal fahrbare Kurvengeschwindigkeit in km/h. Darüber reißt die Haftung ab, das Fahrzeug bricht aus. Je höher die erzielbare Geschwindigkeit, desto besser

ning. So nennt man das Aufschwimmen der Reifen auf den Wasserkeil vor dem Auto bei starkem Regen – weil man zu schnell war oder die Reifen nicht mehr viel Profil hatten. Dann wird das Auto blitzartig zum unkontrollierbaren Surfbrett. Nun mag mancher sagen, ich habe doch ESP und Spurhalteassistent. Leider trotzdem Pech gehabt, denn wenn die Reifen den Kontakt zur Fahrbahn verlieren, sind die elektronischen Helferlein völlig machtlos. Deshalb

schaun wir genau hin, bei welchem Tempo die Testreifen aufschwimmen. Das geschieht in der Regel bei 70 bis 80 km/h. Das Wasserbecken hierfür hat eine definierte Wassertiefe von sieben Millimeter. Das ist deutlich mehr als auf der normalen regennassen Autobahn. Da hat es vielleicht drei Millimeter und das Auto schwimmt erst bei 120 km/h auf – mit fatalen Folgen. Wir halten Aquaplaning für eine gravierende, weil meist unterschätzte Gefahr.

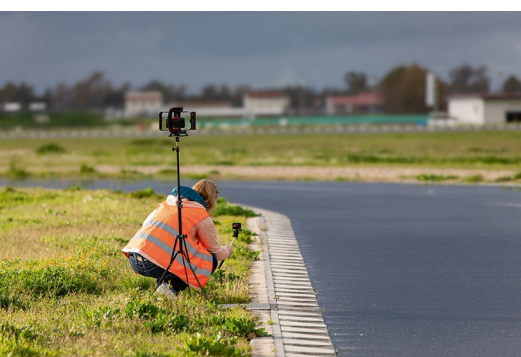
Doch wann genau sagen die Testteilnehmer der Straßenhaftung adieu und klettern auf die Bugwelle? Großes Erstaunen beim Ablesen der Messuhren: Ausgerechnet der sonst so wasserscheue Triangle markiert hier das obere Ende der Messlatte: Mit gut 80 km/h streicht er den Kapitelsieg ein. Sein besonders offenes Profil mit breiten Kanälen und Rillen leitet das Wasser schnell und effektiv ab. Mit Werten von 76,0 (Pirelli) bis 78,7 km/h (Firestone) reihen sich die übrigen Kandidaten recht nah unterhalb der Triangle-Vorlage ein.

Beim Quer-Aquaplaning, das Autobahnausfahrten simuliert, steigert der Testfahrer in einer definierten überfluteten Kurve in kleinen km/h-Schritten das Tempo so lange, bis die Reifenhaftung abreißt und das Fahrzeug tangential nach außen getrieben wird. Im Ernstfall würde das den Ausflug in die Wiese bedeuten. Und auch hier stellt der Triangle die „Premium“-Kollegen mit 80,3 km/h in den Schatten, und zwar deutlich. Nur der Vredestein kann mit 74,5 km/h einigermaßen mithalten. Der zuvor in anderen Disziplinen so stark auftretende Pirelli leistet sich eine unübersehbare Schwäche, mit 64,4 km/h Abreißgeschwindigkeit hält er die rote Laterne hoch. Gefährdet er hier sein gut gefülltes Punktekonto? Das Quer-Aquaplaning geht allerdings mit lediglich fünf Prozent in die Gesamtwertung ein.

Mit ebenfalls fünf Prozent nimmt der maschinell gemessene Rollwiderstand und damit die Wirtschaftlichkeit einen festen Platz in der Reihe unserer Testdisziplinen ein. Der Rollwiderstand macht auch heute noch gut 20 Prozent des Kraftstoffverbrauchs eines Autos aus: Jede fünfte Tankfüllung geht also aufs Konto dieses unvermeidlichen Widerstands. Als Faustregel gilt, dass rund 30 Prozent Rollwiderstand-Unterschied einen Mehr- bzw. Minderverbrauch von ca. 0,5 Liter Sprit ausmachen. Wissen muss man aber auch, dass der Rollwiderstand nur bis ca. 100 km/h von Bedeutung ist, darüber zählt praktisch



Das Bridgestone-Testgelände in Italien ist weitläufig



Das Video zum Reifentest ist auf dem Autoflotte Youtube-Account zu sehen.

nur noch der Luftwiderstand (der fernerweise auch noch im Quadrat der gefahrenen Geschwindigkeit zulegt). Und: Bereits 0,3 bar zu wenig Fülldruck im Reifen machen jede Rollwiderstands-Optimierung zunichte.



Damit der Astra stets fotogen ist, wird auf seine Sauberkeit geachtet.

Schauen wir uns unsere Kandidaten mal genauer an: Mit einem Rollwiderstandskoeffizienten von 7,3 kg/t legt der Michelin hier den besten Wert hin. Am anderen Ende der Spritspar-Skala steht der Triangle mit 9,9 Zählern – plus 35 Prozent. Beim Wechsel vom Chinesen auf den Franzosen würde man – bei gleichbleibender Fahrweise – also tatsächlich einen messbaren Minderverbrauch notieren. Auch der im Moment so gehypte CO₂-Fußabdruck ist beim Franzosen also deutlich kleiner. Recht gute Werte liefern auch Pirelli, Firestone und Vredestein ab, die übrigen Hersteller müssen noch mal ein wenig die Schulbank drücken.

Komfort

Kommen wir last but not least zu den Bewertungskriterien Innengeräusch und Abrollkomfort. Nicht so wichtig, wird sich jetzt vielleicht die Sportfahrerfraktion denken, die eher an Nassgrip und maximaler Querbeschleunigung interessiert ist. Aber: Für alltägliche Fahrten weit diesseits des Grenzbereichs darf man Geräusch- und Komfort-Eigenschaften keinesfalls unterschätzen. Laute, polternde

Reifen werden schnell zu einem Nervfaktor – gerade auf der Langstrecke. Da wir für diesen Test bewusst allroundorientierte Touring- und keine Sportreifen ausgewählt haben, spielen diese Kriterien eine größere Rolle, denn hier ist der Fahrkomfort aus unserer Sicht sehr wichtig.

Starten wir mit der Kategorie Innengeräusch, also der akustischen Belästigung, die unmittelbar unser Gehör trifft. Dabei ist nicht nur die reine Lautstärke, sondern auch das „Klangbild“ des Geräuschs maßgeblich. Zum Vergleich: Ein lautes, aber berührendes Musikstück kann verzücken, ein frisiertes Moped in der Ferne treibt den Blutdruck in die Höhe. Gemessen wurde der Schalldruck übrigens in jeweils drei Durchgängen auf einem sehr rauen Asphalt sowie auf einer sehr glatt ausgewalzten Bahn. Der Opel Astra rollte während der Messung mit durchschnittlich 60 km/h im Leerlauf (Automatik: Stufe N). Die Reifen waren mit dem vom Werk vorgegebenen „Komfort“-Luftdruck von 2,3 beziehungsweise 2,1 bar an der Hinterachse befüllt. Gemessen wurde im Innenraum auf Kopfhöhe der Schalldruckpegel in Dezibel A (db(A)).

Rollwiderstand (Einfluss auf Spritverbrauch)

Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	7,50 kg/t
Conti Premium Contact 7	8,30 kg/t
Falken Ziex ZE 310 EC	8,80 kg/t
Michelin Primacy 4+	7,30 kg/t
Nokian Wetproof 1	7,80 kg/t
Pirelli Cinturato P7 C2	7,40 kg/t
Triangle EffeXSport TH202	9,90 kg/t
Vredestein Ultrac	7,60 kg/t
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	8,40 kg/t

Gemessen wird der Rollwiderstandskoeffizient, angegeben in kg/t. Je kleiner der Wert, desto geringer in der Folge der Spritverbrauch. Prüfstandsmessung bei 80 km/h. 20-30 % Differenz bedeuten ca. 0,3 bis 0,5 l/100 km Verbrauchsunterschied

Innengeräusch

Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	gut
Conti Premium Contact 7	befriedigend
Falken Ziex ZE 310 EC	sehr gut
Michelin Primacy 4+	sehr gut
Nokian Wetproof 1	befriedigend
Pirelli Cinturato P7 C2	sehr gut
Triangle EffeXSport TH202	befriedigend
Vredestein Ultrac	gut
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	befriedigend

Messung und subjektive Beurteilung des Geräuschpegels im Fahrzeuginnenraum bei 60 km/h und abgekoppeltem Motor – nicht zu verwechseln mit dem Vorbeifahrgeräusch (Angabe auf EU-Reifenlabel). Je leiser im Innenraum, desto besser

Erwartungsgemäß war die Geräuschkurve auf rauem Asphalt deutlich höher als auf glattem. Spannend: Rund 10 db(A) Differenz lagen bei allen Testkandidaten beim Überfahren der unterschiedlichen Asphalt-Oberflächen. Das ist beachtlich, da die Faustregel besagt, dass der Mensch einen Geräusch-Anstieg um 10 db(A) subjektiv als doppelt so laut wahrnimmt.

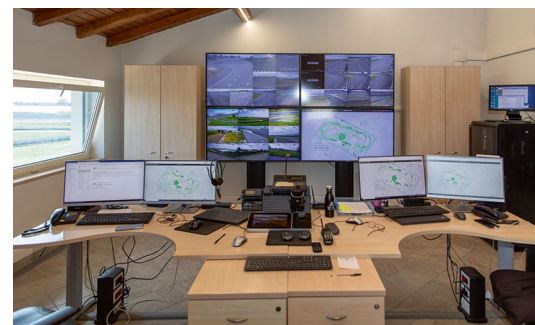
Die Unterschiede zwischen den einzelnen Testreifen lagen indes auf

beiden Bahnen jeweils im Bereich von rund zwei Dezibel. Das klingt nach wenig, ist aber subjektiv deutlicher wahrnehmbar als vermutet. Zudem ist das Klangbild der Kandidaten unterschiedlich. Am leisesten und vom Geräusch her am angenehmsten tönten der Falken, der Michelin und der Pirelli – Note „sehr gut“. Mit nur geringem Abstand folgten Firestone und Vredestein, die sich ein „gut“ verdienen. Auf den Plätzen folgen mit „befriedigend“ der Conti, der Nokian und

der Triangle als Schlusslicht. Der zum Vergleich mitgelaufene Goodyear-UHP-Sportreifen mischt sich unter das Schluss-Trio.

In Sachen Abrollkomfort waren wir mit allen Kandidaten jeweils drei Mal auf einer Rüttelstrecke mit holprigen, gefrästen und aufgebrochenen Fahrbahn-Abschnitten unterwegs. Hier bewiesen ebenfalls der Falken und der Michelin beste Nehmerqualitäten, hinzu gesellte sich hier der Vredestein. Alle drei verdienten sich dank besten Eigendämpfverhaltens ein „sehr gut“. Mit „gut“ folgten nahezu gleichauf der Conti, der Pirelli und der Nokian, die zwar ebenfalls sauber dämpften, sich aber ein leichtes Poltern erlaubten. Der Firestone zeigte sich härter, vibrierte etwas in der Lenkung und klang etwas rau. Für den Triangle blieb hier nur die rote Laterne, da er zudem wummerte und kräftiger auskeilte. Trotzdem verdienten sich auch letztere Testkandidaten ein „befriedigend“, der UHP-Goodyear außer Wertung gesellte sich auch hier zu ihnen.

Ausgewogenheit lautet also unterm Strich das Geheimrezept für einen gelungenen Reifen und auch für das beste Gesamtergebnis bei unserem Reifentest. Das klingt zunächst ziemlich simpel. Ausgewogenheit, das hört sich an, als ließe sich das einfach realisieren. Wie gepflegtes Mittelmaß, nichts Besonderes. Wer sich ein wenig mit der Entwicklung, der Bauweise und den physikalischen



Im Bridgestone-Kontrollzentrum werden alle Teststrecken überwacht.



Reproduzierbare Fahrmanöver sind das A und O beim Reifentest.

Phänomenen von Reifen beschäftigt, weiß, dass ein Reifen ein High-Tech-Produkt voller Widersprüche, Zielkonflikte und sich gegenseitig behindernder Eigenschaften ist. Ein widerpenstiges Etwas ist das, dieses unscheinbare schwarze Gummidings.

Der Autoflotte-Reifentest

Eine Woche auf dem für unsere Zwecke hervorragend geeigneten Testgelände von Bridgestone südlich von Rom ist vergangen. Zig Radwechsel, viele hundert Kilometer. Wie haben sich nun die Touring-Reifen zum mitgetesteten Premium-UHP geschlagen? Hatten sie überhaupt eine Chance? Aber hallo! In vielen Disziplinen sind die Allrounder dem Sportler spürbar überlegen, nämlich beim Längs- und Quer-Aquaplaning, beim Rollwiderstand und auch bei Komfort und Geräusch. Nicht einmal beim Nass- und Trockenbremsen kann sich

der Goodyear-Star von den Mittelständlern merklich absetzen. Das tut er sehr wohl aber beim Trockenhandling: Das ist seine Domäne, hier setzt

er als Sportreifen klar den Goldstandard. UHP at its best.

Das Fazit unseres großen Sommerreifentests der Größe 225/45 R 17 fällt also insgesamt recht erfreulich aus. Von den inakzeptablen Nässeschwächen des Triangles abgesehen, präsentierten sich alle Touring-Kandidaten als eigenständige und hochpassable Reifengattung. Aber es gibt eben Unterschiede. Die sind teils fein, teils unübersehbar.

Conti und Pirelli markieren klar das Spitzen-Duo, verdienen zu Recht eine insgesamt sehr gute Beurteilung und das Qualitätssiegel der Reifentester. Dem Pirelli hat seine erst kürzlich vollzogene Verjüngungskur beeindruckend gutgetan. Seine Gummimischung kann der des zigfach preisgekrönten „Erzfeinds“ Continental inzwischen Paroli bieten. Beide Reifen begeistern auf einem hohen Niveau, wenngleich sie mit Schwächen beim Aquaplaning (Pirelli) oder beim Geräusch (Continental) beweisen, dass es den Alleskönner schlicht nicht gibt. Reifen müssen zu gegensätzliche Anforderungen gleichzeitig erfüllen, kein Weltreifen ist auch in allen Disziplinen Weltspitze.

Firestone und Michelin kristallisieren sich in diesem Test ganz klar als die „Verfolger“ heraus: Nicht ganz auf

Abrollkomfort

Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	befriedigend
Conti Premium Contact 7	gut
Falken Ziex ZE 310 EC	sehr gut
Michelin Primacy 4+	sehr gut
Nokian Wetproof 1	gut
Pirelli Cinturato P7 C2	gut
Triangle EffeXSport TH202	befriedigend
Vredestein Ultrac	sehr gut
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	befriedigend

Subjektive Beurteilung der Störung des Abrollkomforts beim Überrollen von Querfugen, Längsfräsungen sowie Asphalt-Aufbrüchen. Je weniger Vibrationen oder Schläge in den Innenraum durchdringen, desto besser

dem Top-Niveau des Conti-Pirelli-Duets, wissen beide nicht mit Bestwerten, aber mit absolut lobenswerten Teilergebnissen das Autofahrerherz zu erfreuen. Dabei glänzt der Michelin als rollwiderstandsarmer Leisetreter und Freund trockener Kurven, der gleichfalls Sprit-schonende Firestone erfreut mit agilem Handling auf dem Nass-Parcours.

Falken und Nokian reichen nicht ganz an das höhere Niveau der Erst- und Zweitligisten heran, sie leisten sich – zwar hinnehm-, aber eben auch messbare – Schwächen beim Nasshandling (Falken), beim Nassbremsen (Falken, Nokian), aber auch beim Rollwiderstand (Falken) oder beim Innenraumgeräusch (Nokian). Alles nicht

Opel Astra 1.2 T | Testwagen

Getestet wurde auf dem aktuellen Opel Astra 1.2 Turbo mit Achtgang-Automatik. Der Kompaktwagen leistet 130 PS und 230 Newtonmeter und ist ein typischer Vertreter des Segments.

Die Ergebnisse dieses Reifentests der Dimension 225/45 R17 können sehr bedingt auf folgende aktuelle Modelle mit Frontantrieb, ähnlicher Achslastverteilung und ähnlichem Reifenfülldruck übertragen werden: VW Golf | VW T-Roc | Ford Focus | BMW 1er/2er | Audi A3 | Seat/Cupra Leon | Peugeot 308 | Škoda Scala | Škoda Octavia | Toyota Corolla | Mazda 3 | Mercedes A-Klasse | Kia Ceed

tragisch, beide Hersteller haben oft genug bewiesen, dass sie die Reifenbaukunst beherrschen. Aber zumin-

dest in diesem Test in dieser Reifengröße müssen sie sich den Besseren geschlagen geben.

Test kompakt



Reifentyp	Test-Gewichtung in %	Firestone Roadhawk 2 (Referenz)	Continental Premium Contact 7	Falken ZieX ZE 310 EC	Michelin Primacy 4+	Nokian Wetproof 1	Pirelli Cinturato P7 C2	Triangle EffeXSport TH202	Vredestein Ultrac	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6
Handling trocken	15	++	++	+	++	+	++	○	+	++
Handling nass	15	+	++	○	+	+	++	-	+	+
ABS-Bremsen trocken	20	++	++	+	+	○	++	○	○	+
ABS-Bremsen nass	20	+	++	○	+	○	+	-	○	++
Aquaplaning längs	10	+	+	+	+	+	○	++	+	+
Aquaplaning quer	5	+	+	+	+	+	○	++	++	+
Rollwiderstand	5	++	○	○	++	+	++	-	+	○
Abrollkomfort	5	○	+	++	++	+	+	○	++	○
Innengeräusch	5	+	○	++	++	○	++	○	+	○
Gesamtergebnis	100%	GUT	SEHR GUT	BEFRIEDIGEND	GUT	BEFRIEDIGEND	SEHR GUT	AUSREICHEND	GUT	o. W.

++ = sehr gut + = gut ○ = befriedigend - = ausreichend -- = mangelhaft o.W. = ohne Wertung



Das Borbet-Rad im Y-Design gibt es von 16 bis 19 Zoll und in sechs Farben.

Und was ist mit dem wackeren holländischen Gesellen, wie schlägt dieser sich? Uns war positiv aufgefallen, dass der Vredestein bei beiden Handling-Disziplinen wie auch beim Abrollkomfort deutlich Akzente setzen konnte – ein Reifen, mit dem man gewiss nichts falsch macht. Nicht nur Gewinner wecken Sympathien.

An der Stelle sei erwähnt: Oft sind es nur Nuancen, die einen Reifen im Bewertungsschema eine Noten-Etage tiefer rutschen lassen. Das kann der halbe Meter zu viel Bremsweg oder das Nachlenkbedürfnis beim Handling oder der eine oder andere Misston bei der Geräuschbewertung sein. Wir müssen aber irgendwo definierte und nachvollziehbare Grenzen ziehen. Knapp vorbei (zum Beispiel an

Die Testfelge

Was braucht der Reifentester? Ein Auto, Reifen und natürlich auch eine gute Felge. Die Alus für unseren Sommerreifen-Test lieferte das Traditions-Unternehmen Borbet, das als Erstausrüster auch über 30 Automobilhersteller und Manufakturen sowie natürlich die Tuning-Szene beliefert. Das verwendete Leichtmetall-Gussrad im Y-Design ist ein echter Klassiker im Borbet-Programm. Daher gibt es das langlebige, perfekt verarbeitete und fein lackierte Y-Rad auch in besonders vielen Größen, Lochkreisen und Farbvarianten für viele Fahrzeugmodelle. Bei uns fand das Y-Rad in der Farbe Titan-Matt im Format 7,5 J x 17 Zoll mit dem Lochkreis 5 x 108 Verwendung, das etwa auf den Opel Astra und viele andere verwandte Modelle aus dem Opel-Mutterkonzern Stellantis passt. Lieferbar ist das Y-Design von 16 bis 19 Zoll Durchmesser sowie in Breiten von 6,5 bis 8,5 Zoll. Neben dem klassischen „Crystal Silver“ gibt es „Black Glossy“, „Bronce“, „E-Grey“, „Hyper Silver“ und sogar „Candy Red“. Die Preise starten bei gut 100 Euro (brutto) pro Rad (16 Zoll).



einem „sehr gut“) ist eben auch vorbei. That's life.

Zwei Mal „sehr gut“

Unsere „Nur-HP“-Reifen bieten tatsächlich jenes Maß an Gelassenheit und Alltagstauglichkeit, wie man es von Touring-Reifen erwartet. Sie sind ideale Reisebegleiter und dennoch für gelegentliche sportliche „Ausritte“ bestens gewappnet. „Every day“-Begleiter, die rund um die Uhr Freude bereiten können – gerade eben für Flottenkunden das Ideal und: in bester Gesellschaft eben.

Zum Schluss die uralte, aber brandaktuelle Erkenntnis, nicht am falschen Ende zu sparen: Einer der acht Kandidaten lockt zwar mit konkurrenzlos niedrigem Preis. Doch speziell beim Reifenkauf gilt die Devise: „You get what you pay“. Die unübersehbaren Nachteile beim Nassbremsen und Nasshandling und damit im Kern der Fahrsicherheit, wie wir sie in unseren Regionen oft benötigen, können die überraschend guten Aquaplaningwerte nicht kaschieren. Die in vielen Bereichen sehr lernfähigen chinesischen Hersteller werden mittelfristig wohl mit sehr tauglichen

Reifen auf dem Markt erscheinen. 2024 ist dies beim Triangle noch nicht der Fall. Dirk Vincken und Joachim Fischer



Die Reifentester
Conti Premium Contact 7
SEHR GUT
 Im Test 2024: 8 Sommerreifen
Dimension 225/45 R 17 (2x sehr gut, 3x gut, 2x befriedigend, 1x ausreichend)
EMPFEHLUNG



Die Reifentester
Pirelli Cinturato P7 C2
SEHR GUT
 Im Test 2024: 8 Sommerreifen
Dimension 225/45 R 17 (2x sehr gut, 3x gut, 2x befriedigend, 1x ausreichend)
EMPFEHLUNG