



Fotos: Dirk Vindken

Aquaplaningigenschaften gehören zu den wichtigsten. Denn, wer aufschwimmt, ist auch am Steuer nur noch Beifahrer.

# Vom Sommer entlarvt

Der Sommer macht den Unterschied! Unser Sommerreifen-Test mit fünf Top-Pneus plus einem anerkannt guten Vertreter der All-Season-Fraktion liefert den Beweis.

**Dieser Sommerreifen-Test** in der auf Audi Q3 und VW Tiguan beliebten Verunftgröße 235/55 R 18 ist der logische Gegenspieler zu unserem Winterreifen-Test: Im Herbst letzten Jahres ließen wir einen dieser modernen Ganzjahrespneus gegen eine Phalanx aus topaktuellen Marken-Winterreifen antreten. Das ebenso überraschende wie erschütternde Ergebnis: Frech kapultierte sich der Allwetterreifen –

wenn auch außerhalb der Wertung – im Ergebnis ins Mittelfeld des Tests, ließ so manchen Platzhirsch des Schneereviere hinter sich. Die Allmacht der reinen, der puren Winterreifen ist seither heftig in Zweifel gezogen. Majestätsbeleidigung? Revolution? Mindestens.

Und weil die alten, in unzähligen Tests der Vorjahre gewonnenen Ewigkeits-Grundsätze („Sommerreifen im

Sommer, Winterreifen im Winter. Punkt.“) so schamlos über Bord geworfen wurden, haben wir ziemlich ungeniert erneut jeglichen Respekt fahren lassen und es wieder getan. Nur ist das Vorzeichen ein anderes: Jetzt tritt eine Combo aus testbewährten und teils brandneuen reinen Sommerreifen an, um einem anderen, bekannt guten Ganzjahresgummi das Fürchten zu lehren. Irgendwo müssen diese All-Season-Dinger doch ihre Grenzen haben? Oder stimmen die früheren Leitlinien nicht mehr?

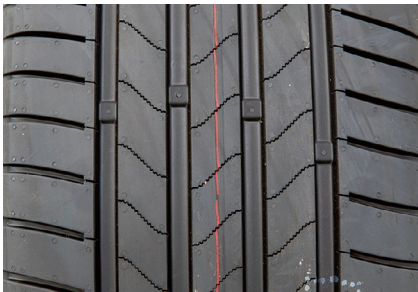
## Die Testreifen: 235/55 R 18 100/104 V\* Preis\*\* Made in

<b>BRIDGESTONE</b>	Turanza 6 (Referenz)	ca. 130 €	Spanien
<b>CONTINENTAL</b>	Premium Contact 7	ca. 145 €	Frankreich
<b>FALKEN</b>	Ziex ZE 320	ca. 130 €	Türkei
<b>MICHELIN</b>	Primacy 5	ca. 160 €	Spanien
<b>NOKIAN TYRES</b>	Powerproof 2	ca. 135 €	Finnland
<b>BRIDGESTONE</b>	Turanza All Season 6	ca. 140 €	Polen

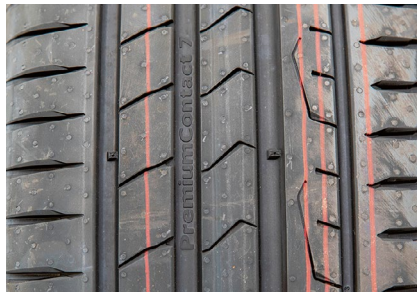
\* Geschwindigkeits/Traglast-Index 100 V: Bridgestone Turanza 6, Conti, Michelin / Geschwindigkeits/Traglast-Index 104 V XL: Falken, Nokian Tyres und Bridgestone Turanza All Season 6 / \*\* Preisstand Februar 2026

## 5 plus 1 Kandidaten

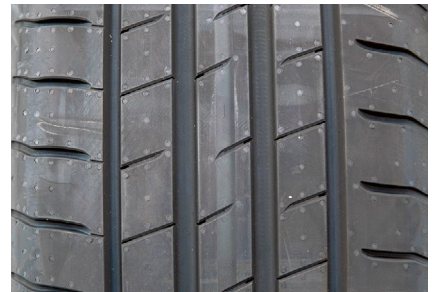
Aprilia ist ein nettes Küstenstädtchen, irgendwo tief im Süden Roms. Am riesigen, eingezäunten Testgelände von Reifenhersteller Bridgestone fährt man fast vorbei, würden nicht wenigstens die im Wind flatternden Fahnen mit dem Markenlogo den Weg weisen. Im Innern des Areals erwartet uns das, was uns immer bei den Profis empfängt, die uns für eine Woche ihr Gelände überlassen: anspruchsvolle



**Bridgestone Turanza 6**



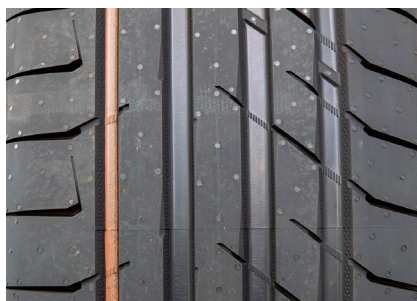
**Continental Premium Contact 7**



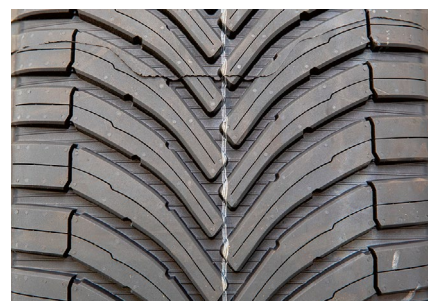
**Falken Ziex ZE 320**



**Michelin Primacy 5**



**Nokian Tyres Powerproof 2**



**Bridgestone Turanza All Season 6**



**Beim Trockenhandling geht es um Tempo und um das Popometer des Piloten.**

Handlingstrecken, Bremspisten, Aquaplaningbecken, Rüttelbahnen. Montagehallen, Messequipment, Datenlogger, Mikrofone und GPS-Tracker. Und exklusiv bei Bridgestone: ein stets bereiter Lavazza-Kaffeautomat. Es kann also losgehen.

Roll-out für unsere 5 plus 1 Kandidaten: den Bridgestone Turanza 6 als Referenz, den Continental Premium Contact 7, den noch frischen Falken Ziex ZE 320, den Michelin Primacy 5 und den flammneuen Nokian Tyres Powerproof 2. Allesamt Vertreter der

HP-Fraktion. HP bedeutet High Performance. Wir nennen diese Kategorie weniger reißerisch Touring- oder auch Allround-Reifen. Und von der Seitenlinie gesellt sich der angekündigte Ganzjahresvertreter dazu, ein Bridgestone Turanza All Season 6. Mögen die Sommerspiele beginnen.

### Zuerst die Kurvenhatz

Nasshandling, ein Geflecht aus Kurven und Radien aller Art. Langgezogen schnell bis eng und zirkelig. Ein Lastwechsel hier, ein Grenzbereichs-Check dort. Immer am Limit, konzentriert, den Referenzreifen im Hinterkopf abgespeichert. Ist der Seitenkraftaufbau noch gleichmäßiger, bleibt die Hinterachse noch länger bremsstabil? Nach einigen schnellen Runden sind es der neue Nokian und der seit Jahren dominante Conti, die auf dem nassen Parcours die Puppen zum Spiel der Wassersprenkler tanzen lassen. Jede Linie passt, der Nassgriff langt zu, das Eigenlenkverhalten ist klar definiert. Das bereitet Fahrfreude und vermittelt Fahrsicherheit. Kaum schlechter macht es der Falken,



Beim Nasshandling offenbaren sich Schwächen von Ganzjahresreifen.

### Handling nass

Continental Premium Contact 7	Sehr gut (82 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	Sehr gut (82 Pkt.)
Falken Ziex ZE 320	Gut (79 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	Gut (76 Pkt.)
Michelin Primacy 5	Gut (76 Pkt.)

**Bridgestone Turanza All Season 6** Befriedigend (71 Pkt.)

Auch bei Nässe ist die subjektive Beurteilung das entscheidende Kriterium. Leichte Beherrschbarkeit, gutmütiger Haftungsabriss und präzise Lenkansprache sichern Bestnoten. Weniger gut: Wechsel zwischen Unter- und Übersteuern, unzureichende ESP-Regelgüte. Punkte in Klammern, grau (Pkt.)

■ Sehr gut  
 ■ Gut  
 ■ Befriedigend  
 ■ Ausreichend  
 ■ Mangelhaft

der die gleiche Performance wie das Vorzeige-Duo abliefern – nur auf geringfügig niedrigerem Niveau.

Der Bridgestone gibt sich etwas indifferent, weiß nicht so recht, seinen Charakter offenzulegen. Er bleibt

auch bei forcierter Gangart etwas zögerlich, dreht bei Gaswegnahme eine Spur zu stark ein. Alles nicht tragisch,

Anzeige

KUMHO

JETZT KAUFEN & GESCHENK SICHERN!\*

\*Satz KUMHO Sommer- oder Ganzjahresreifen ≥ 16 Zoll kaufen und 385-teiliges Klemmbaustein-Set gratis erhalten. Aktion gültig vom 16.03. – 31.07.2026. Nur solange der Vorrat reicht. Mehr Informationen und die vollständigen Teilnahmebedingungen unter [app.kumho.de](http://app.kumho.de)



Das Bridgestone-Testcenter gehört zu den „schönen“ in der Reifenindustrie.

### Handling trocken

Nokian Tyres Powerproof 2	Gut (79 Pkt.)
Falken Ziex ZE 320	Gut (78 Pkt.)
Michelin Primacy 5	Gut (77 Pkt.)
Continental Premium Contact 7	Gut (76 Pkt.)
<b>Bridgestone Turanza 6 (Referenz)</b>	<b>Befriedigend (73 Pkt.)</b>
<b>Bridgestone Turanza All Season 6</b>	<b>Befriedigend (73 Pkt.)</b>

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. Punkte in Klammern, grau. Max:100 Pkt.

■ Sehr gut 
 ■ Gut 
 ■ Befriedigend 
 ■ Ausreichend 
 ■ Mangelhaft

### Gewicht / Shorehärte\*

Bridgestone Turanza 6	11,0 kg / 65,1
Continental Premium Contact 7	11,7 kg / 73,7
Falken Ziex ZE 320	11,8 kg / 68
Michelin Primacy 5	11,8 kg / 61,7
Nokian Tyres Powerproof 2	12,8 kg / 65,7
<b>Bridgestone Turanza All Season 6</b>	<b>11,7 kg / 67,7</b>

\* Die Härte von Reifengummi wird in Shore angegeben. Eine Prüfnadel dringt in den Gummi ein, das Messgerät gibt Werte von 0 bis 100 an. Winterreifen haben meist eine Shorehärte um 60, Sommerreifen um 65. Vereinfacht gilt: Je härter ein Reifen, desto langlebiger und hitzestabiler, aber auch weniger Grip, vor allem bei niedrigeren Temperaturen.

alles im Gesamtpaket „noch gut“. Und der Michelin? Er ist und bleibt klar untersteuernd, etwas ohne Esprit, aber auch frei von Allüren. Ein bei Nässe zuverlässiger Geselle, ein braver und verlässlicher Alltagsheld.

Okay, das letzte Pferd trabt nun aus dem Stall – der Ganzjahresgummi ist bereit zum Ritt durch die nasse Arena. Um es kurz zu machen: Naja, passt schon. Etwas ausführlicher: In engen Kurven wirkt der All Season schnell überfordert, auch ist der Lenkwinkelbedarf erkennbar höher als bei den reinen Sommerschnitten. Die forcierte Fahrweise auf dem berechneten Kurs ist nicht so sein Ding. Er lässt die Tour brav über sich ergehen, vermittelt aber recht klar die Erkenntnis, dass Nasshandling nicht seine Domäne ist. Der Punkt geht also an das Sommerlager.

Wir wechseln die Strecke und die Testdisziplin: Trockenhandling ist an der Reihe. Hatten wir hier einen krassen Einbruch des All-Seasons erwartet, wurden wir eher positiv überrascht: Der Ganzjahres-Bridgestone bewegt sich auf sehr ähnlichem Niveau wie sein Sommer-Bruder: Alles geschieht gut beherrschbar, leicht verzögert, das Fahrzeug drängt am Kurvenausgang etwas nach. Dabei bleibt alles stets überschaubar und beherrschbar. Selbst ein im Ansatz sportliches Talent können wir dem Duo attestieren. Apropos sportlich: Hier outen sich Nokian und Falken als ausgesprochen kurvenfreudig. Exakt, spurstabil, angenehmes Feedback: So heimst sich das finnisch-japanische Duett ein „fast sehr gut“ als Note ein. Bleiben noch der Franzose und der Deutsche: Der Michelin weiß durch ausgewogenen Fahrstil zu gefallen, auch er folgt treu der Kurvenlinie, lässt sich nach Lastwechseln nicht aus der Ruhe bringen – c'est bien! Das gilt auch für den Conti, der unauffällig sowie sehr ausgewogen und damit gut agiert.

### Dann voll aufs Pedal

Jetzt geht's ans Eingemachte: Die Vollbremsungen auf trockener und nas-



Beim Bremsen entscheiden wenige Meter über einen Totalschaden.

ser Fahrbahn sind bei Reifentests meist schon vorentscheidend für das Gesamtergebnis eines Pneus. Denn das Bremsergebnis aus 80 km/h auf konstant bewässerter Fahrbahn sowie aus 100 km/h im Trockenem geht bei uns jeweils mit gewichtigen zwanzig Prozent (bei Sommerreifentests) in die Gesamtwertung ein. Das ist auch gut so, denn hier geht es um die Sicherheit. Wer bei einer Notbremsung noch Reserven hat, ist klar im Vorteil und kann einen potentiellen Unfall vielleicht noch verhindern.

## Bremsen nass / Restgeschwindigkeit

Continental Premium Contact 7	33,94   0,0   107,7 %   (82 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	34,00   3,4   107,5 %   (82 Pkt.)
Michelin Primacy 5	34,94   13,5   104,6 %   (79 Pkt.)
Falken Ziex ZE 320	36,15   19,8   101,1 %   (76 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	36,55   21,4   100,0 %   (75 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	37,76   25,5   96,8 %   (71 Pkt.)

ABS-Vollbremsung 80–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto geringer das Kollisionsrisiko. Wie beim Trockenbremsen: 8 Messungen, 1 Fahrer, Tank mind. 4/5 voll. Bremsweg in m (rot), Restgeschw. in km/h (blau), Verhältnis zur Referenz in % (schwarz), Punkte in Klammern (grau)

■ Sehr gut   
 ■ Gut   
 ■ Befriedigend   
 ■ Ausreichend   
 ■ Mangelhaft

Wir starten auf Nässe. Acht bis zehn Durchgänge pro Satz fordern Mensch und Maschine so einiges ab. Am Ende glühen der rechte Fuß und das im Cockpit installierte Laptop. Das Ergebnis: Mit 33,94 Metern ist der Test-Seriensieger Conti Premium Contact 7 auch diesmal der King unter den Nassbremsern. Die Konkurrenz holt inzwischen allerdings mächtig auf. Der neue Nokian Tyres Powerproof 2 schiebt sich mit 34 Metern oder 3,4 km/h Restgeschwindigkeit bis auf sechs Zentimeter an den Con-

ti heran. Das ergibt für beide ein „sehr gut“. Es folgt mit etwas Abstand der Michelin mit 34,9 Metern (13,5 km/h) und der Falken, der mit 36,1 Metern schon gut zwei Meter oder 19,8 km/h Restgeschwindigkeit gegenüber dem Testbesten aufweist. Dennoch sichern sich beide ein „gut“. Mit 36,5 Metern (21,4 km/h Resttempo) bleibt für den Bridgestone Turanza 6 nur ein „gutes“ befriedigend. Der außer Wertung startende All Season trägt auch hier die rote Laterne, erbremsst sich mit 37,7 Metern oder 25,5 km/h Rest-

Anzeige



**BRIDGESTONE**  
Solutions for your journey

## Ausgezeichnete Leistung.

Darauf kommt es wirklich an.

**TURANZA 6**  
ENLITEN



NEU

**POTENZA**  
SPORT EVO  
ENLITEN



Für weitere Informationen zum Vergleich und zu den Produkttests scannen Sie den QR-Code.



Für weitere Informationen zum Vergleich und zu den Produkttests scannen Sie den QR-Code.



34 Meter sind erstklassige Bremswerte für ein Standard-SUV von der Stange.

### Bremsen trocken / Restgeschwindigkeit

Falken Ziex ZE 320	33,65	0,0	106,0 %	(82 Pkt.)
Continental Premium Contact 7	34,27	13,5	104,1 %	(80 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	35,67	23,8	100,0 %	(75 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	35,74	24,2	99,8 %	(75 Pkt.)
Michelin Primacy 5	37,23	31,0	95,8 %	(71 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	38,98	36,98	91,5 %	(66 Pkt.)

Vollbremsung 100–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto besser. Bremsweg in Meter (rot), Restgeschw. (blau) in km/h, Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz), Punkte in Klammern (grau). Restgeschw. = Weiterfahrgeschw. gegenüber Bestem im Moment dessen Stillstands.

■ Sehr gut 
 ■ Gut 
 ■ Befriedigend 
 ■ Ausreichend 
 ■ Mangelhaft

beibremsten würde. Der Bridgestone Turanza 6 und der Nokian schenken sich dagegen nicht viel. Mit im Schnitt 35,6 und 35,7 Metern (Nokian) liegen sie eng beieinander, brauchen aber rund zwei Meter mehr bis zum Stillstand als der Falken. Daraus ergeben sich Restgeschwindigkeiten von 23,8 und 24,2 km/h. Im Fall der Fälle schepert es da schon vernehmlich ... Deshalb gibt's hier für beide nur noch ein „befriedigend“. Danach fängt die rote Laterne allmählich an, zu glimmen: Der Michelin steht erst nach 37,23 Metern oder 31 km/h Restgeschwindigkeit und fällt damit klar zurück.

Und der All-Season? Nun, der braucht mit 38,98 Metern oder knapp 37 km/h Rest-Tempo eindeutig zu lange, um zum Stillstand zu kommen. Das ist gerade noch „ausreichend“ und offenbart, wo das größte Handicap dieses Reifentypus steckt: beim Trockenbremsen. Es ergibt sich aus dem konzeptbedingten Kompromiss, dass das der Wintertauglichkeit geschuldete Paket aus weicherer Gummimischung und zahlreichen Profilschnitten (Lamellen) hier ihr Tribut in Form von Metern fordert. Da gibt's nichts zu beschönigen, aber auch nichts zu dramatisieren. Man muss es einfach wissen.

### Gegen alle Widerstände

Jetzt das Trendthema: der Rollwiderstand, kurz Rowi genannt. Der steht

tempo gegenüber dem Bremsbesten noch ein „befriedigend“. Dennoch zeigt sich: Die vermeintlichen Alleskönner offenbaren auch hier noch Schwächen.

Beim ABS-Ankerwurf aus 100 km/h auf trockener Fahrbahn trennt sich die Spreu vom Weizen und offenbart unerwartet deutliche Unterschiede. Klarer Sieger: Der Falken mit beeindruckenden 33,6 Metern. Es folgt der bewährte Conti mit 34,2 Metern. Das ergibt eine Restgeschwindigkeit von 13,5 km/h mit der das Conti-bereifte Auto noch am bereits stehenden Falken-Q3 vor-

„In engen Kurven wirkt der All Season schnell überfordert. Die forcierte Fahrweise auf dem berechneten Kurs ist nicht so sein Ding.“



Dirk Vincken war einst Reifenentwickler und kennt die Materie aus dem Effeff.

### Rollwiderstand (Einfluss auf Spritverbrauch)

Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	6,3 kg/t   100,0 %   (83 Pkt.)
Michelin Primacy 5	6,3 kg/t   100,0 %   (83 Pkt.)
Falken Ziex ZE 320	6,7 kg/t   106,3 %   (80 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	6,8 kg/t   107,9 %   (80 Pkt.)
Continental Premium Contact 7	7,3 kg/t   115,9 %   (77 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	7,2 kg/t   114,3 %   (78 Pkt.)

Gemessen wird der Rollwiderstandskoeffizient in kg/t. Je kleiner der Wert, desto besser. Prüfstandsmessung bei 80 km/h. 20-30 % Differenz können ca. 0,3 bis 0,5 l/100 km Verbrauchsunterschied bedeuten. Verhältnis zur Referenz in %, Punkte in Klammern, grau

■ Sehr gut 
 ■ Gut 
 ■ Befriedigend 
 ■ Ausreichend 
 ■ Mangelhaft

momentan ganz oben auf der Agenda der Automobilhersteller, denn er hat direkten Einfluss auf den Verbrauch. Gemessen wird er in Kilogramm pro Tonne Fahrzeuggewicht (kurz: kg/t) auf einer Maschine. Je geringer der gemessene Wert, desto leichter rollt der Reifen ab. 20 bis 30 Prozent Differenz beim Rowi können zwischen 0,3 und 0,5 Liter Minderverbrauch bedeuten, so die Faustregel. Logisch also, dass die Reifenindustrie zumindest in der Erstausrüstung für die Automobilhersteller Pneus mit möglichst guten Rollwiderstandswerten liefern muss. Im Fall unseres Tests gelingt ihr das auch im Reifen-Ersatzgeschäft ausge-

zeichnet. In der gerade auf Kompakt-SUVs wie VW Tiguan oder Audi Q3 beliebten Dimension 235/55 R 18 glänzen der Bridgestone Turanza 6 und der Michelin Primacy 5 mit einem exzellenten Rowi-Wert von 6,3. Dafür gibt es ein „sehr gut“. Nur knapp dahinter liegen mit „gut“ der Falken Ziex ZE 320 (6,7 kg/t) und der brandneue Nokian Powerproof 2 (6,8). Der von der Konstruktion her schon etwas ältere Conti bringt es auf 7,3 kg/t, was aber immer noch für ein „gut“ reicht. Der außer Wertung laufende All-Season-Bridgestone liegt mit 7,2 kg/t sogar noch einen Tick besser als der Test-Seriensieger aus Hannover.



## VANSMART A/S

AL2   M+S

- Mikrorillen im 3D-Lamellen-Design
- Verstärkte Schulterblöcke verringert den Profilabrieb
- Hohe Laufleistung



**5 JAHRE GARANTIE  
AUF PKW-, SUV- UND  
LLKW-REIFEN**

[WWW.MAXXIS.DE/GARANTIE](http://WWW.MAXXIS.DE/GARANTIE)

## Wasser marsch!

Von Profis gefürchtet und dennoch von vielen noch immer maßlos unterschätzt wird das Längsaquaplaning, das insbesondere in Senken oder tieferen Spurrinnen auf Autobahnen und Landstraßen unvorhersehbar lauert. Leichtsinnige brettern trotzdem bei oder nach Starkregen noch immer mit 150 km/h über die linke Spur, als gäbe es kein Morgen. Wer dabei in eine der tiefen Pfützen gerät, kann erleben, wie man in Sekundenbruchteilen vom Fahrer zum Passagier wird. Die Reifen schwimmen auf, fahren Wasserski. Die Folge: Das Auto reagiert weder auf Lenkung noch auf Bremsen, Assistenzsysteme versagen – nichts geht mehr. Dann braucht man Glück. Im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten treffen die Reifenhersteller deshalb so gut wie möglich Vorsorge, geben ihren Pneus durch die Profilgestaltung die aus ihrer Sicht bestmögliche Wasserverdrängung mit auf die Reise. Im konstant mit sieben Millimetern Wasserhöhe gefluteten Längsaquaplaning-Becken wird die Gefahrensituation im Test bis zum Haftungsabriss simuliert – und die Sommer-Pneus geben sich keine Blöße: Mit 80,8 km/h Aufschwimmgeschwindigkeit setzt der Falken die Bestmarke, der Turanza 6 absolviert die Gefahrenübung mit 76,8 km/h als Letzter im Testfeld noch immer gut. Der All Season aus gleichem Hause fährt sich mit 78,6 km/h sogar ins obere Mittelfeld. Das soll aber nicht darüber hinwegtäuschen: Wir reden von rund 80 km/h Abfluggeschwindigkeit, nicht von 150 km/h!

Ähnlich verhält es sich beim Queraquaplaning, das etwa in Zu- und Abfahrten auf Autobahnen oder Schnellstraßen auftreten kann. Da dies im Ernstfall bedeutet, dass man geradeaus statt um die Kurve fährt, weil die Lenkung nicht mehr reagiert, sind auch hier erhöhte Vorsicht und maßvolle Tempi geboten. Wichtig zu wissen: Nicht nur die maximale, zugegebenermaßen plakative Abrissgeschwindigkeit – im Test lag sie durchweg bei rund 70 km/h – ist hier ent-



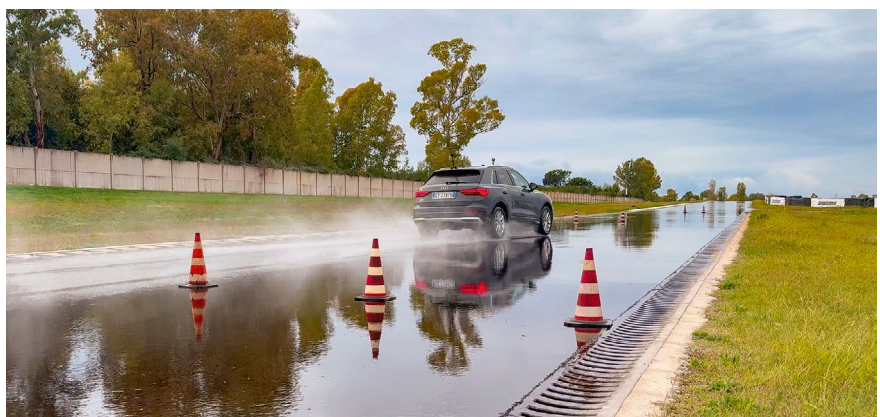
Im Queraquaplaning-Becken (7 mm tief) ist bei rund 80 km/h Schluss mit Haftung.

### Längs-Aquaplaning

Falken Ziex ZE 320	80,8 km/h   105,2 %   (82 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	80,4 km/h   104,7 %   (82 Pkt.)
Michelin Primacy 5	77,8 km/h   101,3 %   (79 Pkt.)
Continental Premium Contact 7	77,5 km/h   100,9 %   (79 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	76,8 km/h   100,0 %   (78 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	78,6 km/h   102,3 %   (80 Pkt.)

Wasserhöhe im Becken 7 mm. Gemessen wird die kritische Aufschwimmgeschwindigkeit an den Vorderrädern bei maximal 15 % Schlupf in km/h (rot). Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz), Punkte in Klammern, grau. Je höher die erzielbare Geschwindigkeit, desto besser.

■ Sehr gut  
 ■ Gut  
 ■ Befriedigend  
 ■ Ausreichend  
 ■ Mangelhaft



In Deutschland ist das Nässe-Fahrverhalten wichtig. Unterschiede sind spürbar.



Reproduzierbare Bedingungen sind das A und O für einen seriösen Reifentest.

scheidend. Vielmehr geht es auch um das Verhalten des Reifens vor und nach dem Maximum. Deshalb ist dieses Mal der Mittelwert der Querbeschleunigung (in  $m/s^2$ ) im Bereich zwischen 50 und 90 km/h entscheidend, gemessen in 5-km/h-Schritten. Star in der Manege ist hier ganz klar der neue Nokian Powerproof 2 mit über zehn Prozent Vorsprung auf den guten Bridgestone Turanza 6. Es folgen knapp dahinter der Conti und der Michelin mit identisch guten Leistungen. Schlusslicht, aber noch immer gut, ist der Falken. Und unser All-Season-Mitläufer hätte sich ein weiteres Mal im oberen Mittelfeld platziert – wenn er gedurft hätte.

### Rauschen und Rappeln

Geräusche werden neben objektiven Lautstärke-Messergebnissen auch höchst subjektiv wahrgenommen. Eine Tonlage, die den einen stört, wird von einem anderen vielleicht sogar als angenehm wahrgenommen: Aus der vordersten Reihe eines Rockkonzerts wird kaum jemand weglaufen, ein Presslufthammer in der Ferne hingegen erhöht den Stresspegel. Das gilt auch für Reifen-Abrollgeräusche im Innenraum: gut erträglich oder schon störend? Unser Testfeld lag bei den objektiven Messungen eng beieinander und obwohl der gute Bridgestone Turanza 6 uns durch ein leichtes Grundrauschen auffiel, erzielte er ob-

### Quer-Aquaplaning

Nokian Tyres Powerproof 2	2,46   3,45   112,3 %   (81 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	2,19   3,03   100,0 %   (78 Pkt.)
Continental Premium Contact 7	2,10   2,92   95,9 %   (77 Pkt.)
Michelin Primacy 5	2,10   2,91   95,9 %   (77 Pkt.)
Falken Ziex ZE 3202	2,01   2,81   91,8 %   (76 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	2,16   3,00   98,2 %   (78 Pkt.)

Wasserhöhe 7 mm. Gemessen wird die Querbeschleunigung in  $m/s^2$  zwischen 50 und 90 km/h, ermittelt in 5-km/h-Schritten. Je höher der gemittelte Wert, desto besser. Durchschnitt im Messbereich in  $m/s^2$  (rot), Maximum in  $m/s^2$  (blau), Verhältnis zur Referenz in %, Punkte in Klammern, grau.

■ Sehr gut 
 ■ Gut 
 ■ Befriedigend 
 ■ Ausreichend 
 ■ Mangelhaft



Borbet steuerte die attraktiven 18-Zoll-Testfelgen bei – Infos Seite 72.

### Innengeräusch

Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	Gut (79 Pkt.)
Falken Ziex ZE 320	Gut (78 Pkt.)
Michelin Primacy 5	Gut (78 Pkt.)
Continental Premium Contact 7	Gut (76 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	Befriedigend (73 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	Sehr gut (82 Pkt.)

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. Punkte in Klammern, grau

■ Sehr gut 
 ■ Gut 
 ■ Befriedigend 
 ■ Ausreichend 
 ■ Mangelhaft

ektiv den gemessenen Bestwert, dicht gefolgt vom ebenfalls leicht rauschenden Falken und dem dezent singenden Michelin, die in der Punktwertung gleichauf liegen. Es folgen der akustisch etwas präsentere Conti und der nochmals etwas lautere Nokian. Den Vogel abschießen konnte beim Thema Innengeräusch der außer Wertung angetretene Bridgestone Turanza All Season 6: Er lieferte den mit Abstand niedrigsten Messwert und erhielt trotz dezenter Einlenkgeräusche als einziger ein „sehr gut“.

Rein subjektiv wird dagegen der Abrollkomfort auf allgemein schlechten Fahrbahnen mit Schlaglöchern, beim Überfahren von Betonfugen oder auch auf Kopfsteinpflaster beurteilt. Hier sicherte sich der rundum sehr sanfte, komfortable Falken den Spitzenplatz und ein verdientes „sehr gut“. Es folgt mit „gut“ der ebenfalls sehr angenehme Michelin mit seinem feinen Eigendämpfverhalten. Der

### Abrollkomfort

Falken Ziex ZE 320	Sehr gut (81 Pkt.)
Michelin Primacy 5	Gut (79 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	Gut (77 Pkt.)
Continental Premium Contact 7	Gut (77 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	Befriedigend (73 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	Gut (78 Pkt.)

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

■ Sehr gut  
 ■ Gut  
 ■ Befriedigend  
 ■ Ausreichend  
 ■ Mangelhaft

Bridgestone Turanza 6 und der Conti teilen sich Punktwertung und Note „gut“, fühlen sich aber etwas härter an als die vor ihnen platzierten Kandidaten. Bleibt zuletzt der Nokian, der durch leichtes Nachvibrieren auf Stö-

ße und eine etwas „rappelige“ Eigendämpfung auf sich aufmerksam machte. Deshalb: nur ein „befriedigend“. Der mitgetestete Bridgestone All Season hätte sich hier erneut im oberen Mittelfeld platziert.

## Testfahrzeug

### Audi Q3 2.0 TDI

Gefahren wurde auf dem zum Testzeitpunkt gerade abgelösten Audi Q3 2.0 TDI. Das beliebte Kompakt-SUV der Ingolstädter mit dem drehmomentstarken Zweiliter-Diesel, 150 PS und Frontantrieb glänzt durch sein fein abgestimmtes Fahrwerk sowie eine ordentliche Verarbeitung. Der Selbstzünder geht druckvoll und spontan zu Werke, wurde aber im Testbetrieb immer wieder – trotz manueller Abschaltung – durch im Hintergrund noch aktive, ziemlich übereifrig regelnde Assistenzsysteme, wie das ESP, eingebremst. Das nervte zuweilen. Die Test-Reifendimension 235/55 R 18 war auf Felgen in 7,5 J x 18 Zoll aufgezogen und ist bei vielen Q3-Modellen Serie oder als Option wählbar. Die Ergebnisse unseres Tests sind im Wesentlichen auch auf andere Fahrzeuge mit Frontantrieb, ähnlicher Achlastverteilung und ähnlichem Reifenfülldruck übertragbar. Dazu zählen, zumindest in einigen Modellvarianten: **Audi Q3/A6 Allroad/A8 | Citroën C5 Aircross | Cupra Terramar | Dacia Duster | DS 7 Crossback | Hyundai Tucson/Staria | Jeep Commander/Compass | Kia Sportage | Lynk & Co (alle) Mercedes EQA/EQB/GLA/GLB/E- und S-Klasse**



**Nissan Qashqai | Opel Grandland | Peugeot 3008/408 | Renault Espace | Seat Tarraco | Škoda Kodiaq | VW Tiguan/Allspace/Tayron/Caravelle**



Reifenwechsel am Fließband. Der herzliche Dank geht ans Mechaniker-Team.



Elementar beim Reifentest: Reproduzierbare Ergebnisse am Limit erfahren.

**Fazit**

Was ist also die Quintessenz dieses Sommerreifen-Tests, der gleichzeitig auch ein Systemvergleich war?

Reden wir nicht lange herum: Von Frühjahr bis Herbst haben reine Sommerreifen gegenüber den Ganzjahresreifeus klar die Nase vorn. Die von immer mehr Fahrern gewünschte 12-Monats-Universalität der All Seasons zwingt diese zu spürbaren Kompromissen. Klar längere Bremswege auf nasser und insbesondere auf trockener Straße sowie Abstriche beim Handling sind der Preis für die Bequemlichkeit – und sollten zumindest zu einer angepassten, defensiven Fahrweise führen.

Beim Winter-Quercheck mit reinen Winterreifen sah das noch ganz anders aus. Hier glänzte der mitlaufende Ganzjahresreifen geradezu. Doch es ist der Sommer, der den Unterschied macht. Zudem sollte man wissen, dass die Leistungsfähigkeit der All Seasons in der Regel mit besonders hohen (über 30 °C) sowie besonders tiefen Temperaturen (unter -15 Grad) rapide nachlässt.

Kommen wir zum eigentlichen Kern des Tests, der fünf topaktuelle Sommerreifen in einer sehr verbreiteten Dimension auf einem beliebten Kompakt-SUV beleuchtet. Fünf Sommer-Kandidaten, fünfmal die Note „gut“: Es zeigt, dass sowohl die

**Autoflotte**

Continental Premium Contact 7  
**GUT**

Im Test 2026: 5 Sommerreifen  
Dimension 235/55 R 18 100/104 V/W (5 x gut)

**EMPFEHLUNG**

Ganz knapp liegt der Conti vorn. Beim Nassbremsen ist er spitze. Der Falken ...

**Autoflotte**

Falken Ziex ZE 320  
**GUT**

Im Test 2026: 5 Sommerreifen  
Dimension 235/55 R 18 100/104 V/W (5 x gut)

**EMPFEHLUNG**

... überzeugt aber auch und landet punktgleich mit dem Nokian auf dem ...

**Autoflotte**

Nokian Tyres Powerproof 2  
**GUT**

Im Test 2026: 5 Sommerreifen  
Dimension 235/55 R 18 100/104 V/W (5 x gut)

**EMPFEHLUNG**

... zweiten Platz. Die Nässeeigenschaften sind beim Finnen klasse.



**BORBET N: KLARE LINIEN. STARKER AUFTRITT.**

Die Testfelge Borbet N überzeugt mit ausdrucksstarkem 10-Speichen-Design, das zeitlose Eleganz und dynamische Präsenz vereint. Der Traditionshersteller aus dem Hochsauerland bietet die Felge in den Farbvarianten black glossy, bronze matt und crystal silver an. Wir fahren auf dem Audi Q3 die Größe 7,5 J x 18 Zoll – 16 bis 19 Zoll in 4- und 5-Loch-Ausführungen sind für viele Fahrzeuge mit ABE-Freigabe erhältlich. Das hochwertig verarbeitete Gussrad verfügt über eine dreischichtige, korrosionsbeständige Lackierung und ist vergleichsweise leicht zu reinigen. Die Preise starten bei rund 145 Euro pro Rad. [www.borbet.de](http://www.borbet.de)



Reifentyp	Test-Gewichtung in %	Test-Reifen					Bridgestone Turanza All Season 6
		Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	Conti Premium Contact 7	Falken Ziex ZE 320	Michelin Primacy 5	Nokian Tyres Powerproof 2	
Handling trocken	15	○	+	+	+	+	○
Handling nass	15	+	++	+	+	++	○
Bremsen trocken	20	○	+	++	○	○	-
Bremsen nass	20	○	++	+	+	++	○
Aquaplaning längs	10	+	+	++	+	++	+
Aquaplaning quer	5	+	+	+	+	++	+
Rollwiderstand	5	++	+	+	++	+	+
Abrollkomfort	5	+	+	++	+	○	+
Innengeräusch	5	+	+	+	+	○	++
<b>Gesamtergebnis</b>	100%	<b>GUT</b> 760 Pkt. 5. Platz	<b>GUT</b> 794 Pkt. 1. Platz	<b>GUT</b> 791 Pkt. 2. Platz	<b>GUT</b> 768 Pkt. 4. Platz	<b>GUT</b> 791 Pkt. 2. Platz	<b>BEFR.</b> 728 Pkt. o.W.

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

## Fahren bei Regen: Wenn Physik die Regie übernimmt.

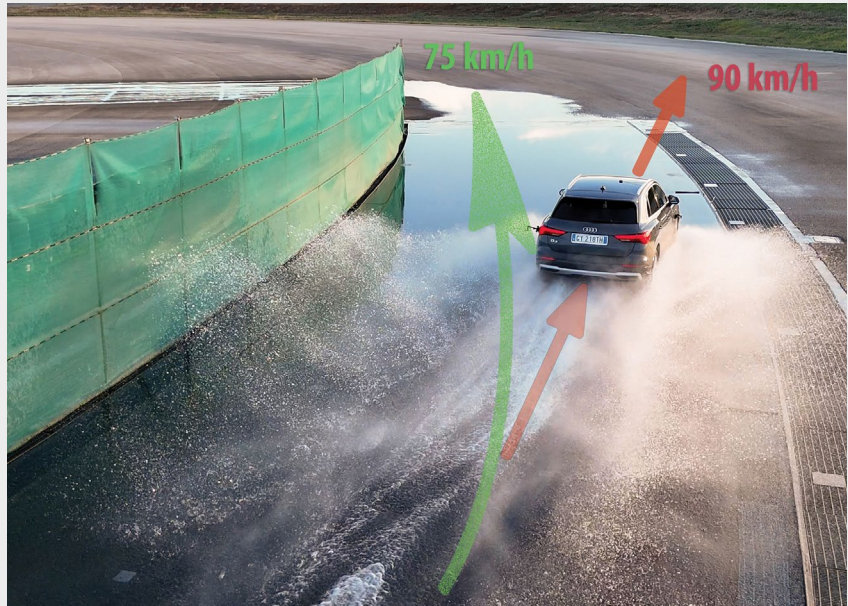
Nassgriff ist für Reifenfans alles andere als ein Fremdwort. Hohe Nässehaftung in Längsrichtung bedeutet kürzestmögliche Nass-Bremswege, in Querrichtung sorgt ein guter Wet Grip für ein hohes Sicherheitsgefühl in regenfeuchten Kurven.

Die meisten Fahrer reduzieren bei Regen instinktiv das Tempo. Warum aber zwingt Nässe zu mehr Vorsicht beim Bremsen und in den Kurven, warum ist die Haftgrenze auf trockenen Fahrbahnen so viel höher? Die Antwort liegt in der Physik der Haftung. Gummi haftet aus zwei Gründen: erstens durch die mechanische Verzahnung der Profilblöcke mit der mikrorauen Asphaltoberfläche. Und zweitens durch molekulare Haftung

(Adhäsion genannt) – komplexe Wechselwirkungen zwischen Gummi und Fahrbahn, die reale Anziehungskräfte erzeugen.

Nässe wirkt hier wie ein Trennmittel, der Wasserfilm unterbindet den Haftungsturbo der Adhäsion nahezu vollständig. Der Reibbeiwert sinkt um bis zu 50 Prozent. Das Resultat ist messbar: Ein VW Golf GTI steht aus 100 km/h auf trockener Fahrbahn nach rund 32 Metern, auf nasser erst nach etwa 40 Metern oder mehr.

Hinzu kommt: In Kurven erreicht das ESP deutlich früher seine Regelgrenzen. Nicht wegen mangelnder Elektronik – sondern wegen fehlender Physik. Kritisch wird es, wenn stehendes Wasser ins Spiel kommt. Aquaplaning entsteht, sobald der Reifen den Wasserkeil vor sich nicht mehr verdrängen kann. Das Fahrzeug schwimmt auf, die Reifen verlieren jeden Kontakt zur Fahrbahn. Das Auto wird zum Verdränger – Surfen ohne Steuer. In diesem Zustand sind dann



alle Assistenzsysteme wirkungslos: ESP, ABS, Spurassistenten ebenso wie Lenkung, Bremse und Antrieb. Erst wenn die Reifen wieder greifen, kehrt die Kontrolle über das Auto zum Fahrer zurück.

Weitaus seltener als Längs-Aquaplaning ist Quer-Aquaplaning. In stark überfluteten Kurven kann das Profil das Wasser quer zur Fahrtrichtung nicht mehr ausreichend aufnehmen und ableiten. Das Fahrzeug rutscht seitlich weg – oft abrupt, häufig ohne Vorwarnung. Wenn es gut ausgeht, endet das Manöver im Grünstreifen. Reifen mit gutem Nassgriff und hoher Restprofiltiefe schwimmen später auf, am anderen Ende sind Reifen mit weniger Wet Grip oder abgefahrenem Profil üble Risikokandidaten.

Die Gegenmaßnahme ist so banal wie unbequem: Geschwindigkeit reduzieren, bevor es kritisch wird. Nicht als Reflex, sondern als Strategie. Bei Regen entscheidet nicht die Technik, sondern der Moment, in dem der Fahrer vom Gas geht.

Reifengiganten wie auch die etablierten übrigen Markenhersteller ihr Fach verstehen. Mit winzigem Vorsprung ist der Conti der Sieger dieses Schaulaufens, doch denkbar knapp dahinter wissen die punktgleichen Falken und Nokian nicht minder zu gefallen. Michelin und Bridge-

stone müssen in geringem Maße Federn lassen, was die überzeugende Gesamtleistung aber nicht schmälert. Wieder einmal zeigt sich, dass – von sehr wenigen Ausnahmen abgesehen – kein Reifen in allen Disziplinen ohne Fehl und Tadel daherrollt. Jeder Pneu hat seine Stärken

und Schwächen. Wir nennen diese. Und wieder geben wir den Tipp, nicht nur nach Punkten eine Kaufentscheidung zu treffen, sondern das eigene Fahrprofil mit einzubeziehen. Es bleibt dabei: Der Kunde hat die berühmte Qual der Wahl.

*Dirk Vincken, Joachim Fischer*