



# HAFT- PFLICHT

Haftung ist alles bei modernen Reifen: auf nasser und trockener Bahn, beim Bremsen, Beschleunigen oder bei Kurvenfahrt. Zehn Reifen der Größe 225/40 R 18 aus drei Preiskategorien stellen sich dem Test. Welcher seine Pflichten am besten erfüllt, lesen Sie hier.

Text Thiemo Fleck · Fotos Dino Eisele



**N**eue Reifen müssen her. Für Ihren sportlichen Kompakten oder Ihre dynamische Mittelklasse. Geben Sie's zu, der erste Weg führt längst nicht mehr zum Reifenhändler, sondern meist zuerst ins Internet. Bei attraktiven Größen wie etwa der getesteten Dimension 225/40 R 18 spucken die einschlägigen Internetportale dann schon mal über 200 Angebote aus. Einerseits komfortorientierte Premium- oder Tourenreifen, die neben ordentlicher Fahrdynamik auch ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit versprechen, andererseits die sportlicheren Pellen für ambitionierte Piloten, wie wir es sind. Das sind unsere Reifen.

Die Preisskala im Netz reicht von 60 bis rund 200 Euro. Am unteren Ende eher unbekannt Marken, meist aus asiatischer Fertigung. Ganz oben die auf die speziellen Bedürfnisse der Fahrzeughersteller zugeschnittenen OE-Spezifikationen, oft mit Notlaufeigenschaften. Ab rund 120 Euro – das bestätigt auch unsere kurz vor Testveröffentlichung durchgeführte Marktanalyse – sind bereits attraktive Markenprodukte zu haben.

### **Zehn Reifen im Vergleich**

Das günstigere Preissegment in diesem Test vertreten Avon, Toyo und Hankook. Avon aus England tritt mit dem ZZ5 an. Wie viele Reifen dieser Klasse setzt er auf asymmetrisches Profildesign. Kräftige Blöcke an der Außenschulter sorgen für stabile Seitenführung, gegen Aquaplaning helfen nach außen führende Kanäle sowie groß dimensionierte Längsrillen in der Profilmittte.

Der Toyo T1 Sport und der Hankook Ventus V12 Evo<sup>2</sup> setzen auf ein ähnliches Prinzip. Nur dass die Blöcke an der Außenschulter verbunden sind. Das soll weitere Vorteile in Kurven bringen, in Sachen Wasserverdrängung beim Aquaplaning sind hingegen tendenziell eher negative Effekte zu erwarten.

Aus dem mittleren Preissegment sind Bridgestone, Goodyear und Nokian mit von der Partie. Wie Bridgestones Potenza S001 kommt auch Nokians Z-Line mit asymmetrischem Profil und verbundenen Blöcken an der Außenschulter. Auch Goodyear setzt auf starke Schultern, lässt dem Was-

#### **! IM DETAIL**

### **Diese Reifen stellten sich dem Test**

- Avon ZZ5
- Bridgestone Potenza S001
- Continental SportContact 5
- Dunlop Sportmaxx RT
- Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2
- Hankook Ventus V12 Evo<sup>2</sup>
- Michelin Pilot Sport 3
- Nokian Z-Line
- Pirelli P Zero
- Toyo ProxesT1 Sport

**Am Limit**  
Nur drei Reifen konnten im Nasshandling uneingeschränkt überzeugen. Auch schnelle Rundenzeiten entscheiden über den Sieger



ser aber, zumindest beim Neu-reifen, Fluchtwege über flache Kanäle zur Seite.

Das höherpreisige Top-Segment vertreten gleich vier Reifen: Conti SportContact 5, Dunlop Sportmaxx RT, Michelin Pilot Sport 3 und der erst kürzlich überarbeitete Pirelli P Zero. Während Pirelli mit einem zur Seite recht offenen Profil punkten will, setzen Conti und Dunlop auf ein stark längs orientiertes Layout, Michelin auf kräftige, von breiten Blöcken geprägte Schultern.

### Ouvertüre auf Nässe

Aus Verschleißgründen absolvieren die zehn Testkandidaten zuerst die Nassprüfungen: Ein Blick auf die Daten der seit November 2012 verpflichtenden Verbraucherinformation verrät: Das Gros des Testfeldes ist bereits mit bestem Nassgriffwert „A“ gekennzeichnet. Kann es da noch gravierende Unterschiede geben?

Sicher, denn während sich das EU-Reifenlabel dabei allein auf ein normiertes Bremsen auf Nässe beschränkt, das die Reifenhersteller zudem selbst durchführen, wird im sportauto-Test weit mehr erwartet: In insgesamt 14 Diszi-

# 79,6

## KM/H

### BEIM AQUA-PLANING LÄNGS - DAS SCHAFFT NUR CONTIS SPORT-CONTACT 5

plinen, darunter sechs Prüfungen auf Nässe, müssen sich die Reifen beweisen. Am Ende zählt mit einer Gewichtung von 50 Prozent das Fahrverhalten auf trockener Piste, mit 40 Prozent werden die Nassversuche gewertet. Weitere zehn Prozent machen Rollwiderstand und Abrollgeräusch aus, die als akribisch erhobene Laborwerte ebenso mit in die Wertung einfließen.

In der Nässewertung trifft Licht auf Schatten: Ganz vorn

der Nokian Z-Line, der mit dem ausgezeichneten Bremswert von 51,5 Metern aus Tempo 100 und hohem Seitenführungspotenzial hier die Pace setzt. Im Handling muss er sich mit stoisch-neutralen Fahrverhalten jedoch dem etwas fahraktiveren Pirelli beugen, der sich allerdings im hoch bewerteten Nassbremsen nicht von den recht starken Leistungen des Mittelfelds abheben kann.

Auch Hankook überzeugt mit guten Seitenführungs- und Bremswerten. Das Kurven-geschlängel des Nasshandlingkurses entlarvt ihn jedoch als eher lastwechselempfindlich, es fehlt an Balance, und das schlägt sich letztlich in den Rundenzeiten nieder. Beim Handling sehr gut ausbalanciert, beim Bremsen eher im Mittelfeld, dafür mit guten Aqua-planingwerten, setzt sich der Dunlop gekonnt in Szene.

Hart trifft es Conti: Selbst Bestwerte im Aqua-planing können die Defizite beim Nassbremsen nicht wettmachen, zumal der Conti-bereifte Golf GTI Performance auch beim Nasshandling unter den Erwartungen liegt. Bei Lastwechseln überrascht er mit einer unangenehmen Übersteuer-

tendenz, die schnell zu unliebsamen Eingriffen des perfekt abgestimmten ESP-Regelsystems führt.

Als ausgesprochen wasserscheu outet sich Avon mit schwacher Seitenführung und unausgewogener Balance im Handling. Bridgestone zeigt hier bei mäßigen Bremsleistungen zusätzlich ein instabiles Heck, und Toyo scheint generell mit dem nassen Element auf Kriegsfuß zu stehen.

### Das Handling entscheidet

Bei den Trockenprüfungen hingegen könnte der Toyo im Spitzefeld mitfahren. Er gefällt mit progressivem Lenkungsfeedback, guter Seitenführung und guten, auch nach mehreren Turns stabilen Rundenzeiten.

Doch seine Trocken-Bremswerte sind um deutliche zehn Prozent zu lang. Auch der Avon ist bei stabilen Rundenzeiten schnell, Kritikpunkte sind das mäßige Bremsen und das wenig lineare Einlenkverhalten, das an der Lenkpräzision und zuletzt auch an der Stabilität nagt.

Nach ausgezeichneten Leistungen auf Nässe knickt auch der Nokian auf trockener Bahn ein.

# AMG Driving Academy.

Peak Performance 2014/15

Schreiben Sie Ihre eigene Peak Performance Story: Bei der AMG Driving Academy entwickeln Sie sich unter der Leitung rennsportererfahrener Instrukturen Stufe für Stufe zum ambitionierten Hobbyrennfahrer.

Jetzt informieren: [www.mercedes-amg.com/driving-academy](http://www.mercedes-amg.com/driving-academy)

Nur zur Ansicht!

**AMG**  
DRIVING PERFORMANCE



Mercedes-Benz



# Der Pirelli P Zero siegt nass wie trocken mit begeisterndem Handling



	PIRELLI P Zero	DUNLOP Sportmaxx RT	GOODYEAR Eagle F1 Asym. 2	HANKOOK Ventus V12 Evo <sup>2</sup>	NOKIAN Z-Line	CONTINENTAL SportContact 5
Preis (inkl. MwSt.) <sup>1)</sup>	149 Euro	140 Euro	138 Euro	129 Euro	130 Euro	147 Euro
EU-Labelstufung Rollwiderstand/Nasshaftung*	E/A	C/A	C/A	E/A	E/A	F/A
Last- und Speed-Index <sup>2)</sup>	92 Y	92 Y	92 Y	92 Y	92 Y	92 Y
Reifengewicht	9,09 kg	9,3 kg	9,8 kg	9,9 kg	10,5 kg	9,6 kg
Herstellungsland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Ungarn	Finnland	Tschech. Rep.
Service-Hotline	089/149080	061 81/68 01	061 81/68 01	061 02/599 82 00	09 11/52 75 50	05 11/938 01

NASS  
TROCKEN

FAHRLEISTUNGEN AUF NÄSSE		max. Punkte					
Bremsweg 40 %	10	8	8	8	10	10	7
Seitenführung 15 %	10	10	8	9	10	10	9
Handling nach Zeit 15 %	10	10	8	8	9	9	9
Handling subjektiv 15 %	10	10	10	8	7	10	8
Aquaplaning längs 5 %	10	7	8	7	7	7	10
Aquaplaning quer 10 %	10	8	9	7	6	7	10
<b>Gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)</b>	<b>10</b>	<b>8,9</b>	<b>8,4</b>	<b>8,0</b>	<b>8,7</b>	<b>9,4</b>	<b>8,2</b>

FAHRLEISTUNGEN TROCKEN		max. Punkte					
Bremsweg 40 %	10	10	10	10	10	8	9
Spurwechselsicherheit 10 %	10	9	9	9	8	8	8
Lenkreaktion 10 %	10	9	9	9	7	7	8
Handling nach Zeit 15 %	10	8	8	9	10	8	8
Handling subjektiv 15 %	10	10	10	9	7	7	8
Abrollkomfort/Innengeräusch (subj.) 10 %	10	8	7	8	7	10	8
<b>Gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)</b>	<b>10</b>	<b>9,3</b>	<b>9,2</b>	<b>9,3</b>	<b>8,8</b>	<b>8,0</b>	<b>8,4</b>

UMWELTWERTUNG		max. Punkte					
Rollwiderstand (Rowi) 70 %	10	8	10	10	8	9	6
Reifen-/Fahrbahngeräusch (80 km/h) 30 %	10	9	9	10	8	8	7
<b>Gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)</b>	<b>10</b>	<b>8,3</b>	<b>9,7</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>8,7</b>	<b>6,3</b>

So wird bewertet	+	+	+	+	+	+	
Die maximal erreichbare Punktzahl ist in allen Testdisziplinen einheitlich auf 10 Punkte festgelegt. Um die Ergebnisse gemäß ihrer Alltags- oder Zielgruppenrelevanz 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“ nach einem festen Schlüssel zueinander gewichtet. In diesem Test gilt der sportauto-Bewertungsschlüssel für Performance-Reifen: nass: 40 %, trocken: 50 %, Umwelt: 10 %.	Wenn es um Seitenführung und ausgewogene Dynamik geht, ist der fahraktive Pirelli trocken, besonders aber auf Nässe top.	Sehr ausgeglichenes Fahrverhalten auf nassem und trockenem Asphalt, sehr gute Bremsleistung trocken, sehr niedriger Rollwiderstand.	Auf trockenem Asphalt ist der Goodyear mit ausgewogenem Fahrverhalten vorne mit dabei. Bemerkenswert niedriger Rollwiderstand.	Top-Leistungen im Bremsen und hohes Seitenführungspotenzial nass und trocken.	Der Nässespezialist dieses Tests: gut im Bremsen und in Seitenführung, guter Komfort, leises Laufgeräusch.	Überdurchschnittlich hohe Aquaplaningsicherheit, gute Seitenführung.	
	– Schönheitsfehler bei Nassbremsen, Aquaplaning und Rollwiderstand.	– Nur leichte Defizite im Nassbremsen, mäßiger Komfort.	– Defizite bei Aquaplaning und im Bremsen trocken.	– Schwächen bei Aquaplaning. Verlangt nach großen Lenkwinkeln, wenig Harmonie mit ESP im Nassen.	– Defizite bei Aquaplaning, insgesamt etwas verminderte Trockenperformance.	– Lastwechselempfindlichkeit und Defizite beim Bremsen auf Nässe. Keine Empfehlung für Fahrzeuge ohne ESP.	
<b>Gesamtwertung nach Bewertungsschlüssel</b>	<b>10</b>	<b>9,0</b>	<b>8,9</b>	<b>8,9</b>	<b>8,7</b>	<b>8,6</b>	<b>8,1</b>
<b>URTEIL</b>	<b>Besonders empfehlenswert</b>	<b>Empfehlenswert</b>	<b>Empfehlenswert</b>	<b>Empfehlenswert</b>	<b>Empfehlenswert</b>	<b>Empfehlenswert</b>	<b>Empfehlenswert</b>

<sup>1)</sup> Preise laut Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V.; Preisstand: 28.2.2014. <sup>2)</sup> Last- und Geschwindigkeitsindex des Reifens: Y = 300 km/h. <sup>3)</sup> Wertung: 9–10 = sehr empfehlenswert; 8,0–8,9 = empfehlenswert (bis 10 grün gekennzeichnet); 7,0–7,9 = bedingt empfehlenswert (gelb gekennzeichnet); 6,9 und weniger: nicht empfehlenswert (rot gekennzeichnet).  
Höchste erreichbare Punktzahl: 10,0. Tabelle maschinell erstellt, abgedruckt sind gerundete Werte, Endnoten aus Dezimalzahlen ermittelt, aus Rundung entstehende Differenzen sind möglich.

## FAHRVERSUCHE BEI NÄSSE

Bremsen	Handling	Seitenführung	Aquaplaning längs	Aquaplaning quer
Bremsweg in Meter aus 100 km/h	Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h, Streckenlänge 1823 m	Maximale Querbeschleunigung im Kreis, ø 80 m (m/s <sup>2</sup> )	Geschwindigkeit in km/h, bei 15% Schlupf, Wassertiefe 9 mm	Seitenführung vor Aufschwimmen im 200m-Kreis, Wasser 6 mm
<p><b>Nokian</b> 51,5 <b>Bridgestone</b> 59,3</p>	<p><b>Pirelli</b> 76,3 <b>Toyo</b> 69,6</p>	<p><b>Nokian</b> 0,88 <b>Avon</b> 0,75</p>	<p><b>Continental</b> 79,6 <b>Toyo</b> 70,9</p>	<p><b>Continental</b> 3,77 <b>Hankook</b> 3,30</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>Nokian 51,5</li> <li>Hankook 52,1</li> <li>Michelin 53,8</li> <li>Goodyear 54,0</li> <li>Dunlop 54,4</li> <li>Avon 54,9</li> <li>Pirelli 55,2</li> <li>Continental 56,8</li> <li>Toyo 58,0</li> <li>Bridgestone 59,3</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pirelli 76,3</li> <li>Continental 75,5</li> <li>Nokian 75,4</li> <li>Goodyear 74,5</li> <li>Dunlop 74,1</li> <li>Hankook 73,7</li> <li>Bridgestone 73,1</li> <li>Michelin 72,8</li> <li>Avon 69,9</li> <li>Toyo 69,6</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Nokian 0,88</li> <li>Pirelli 0,86</li> <li>Hankook 0,86</li> <li>Goodyear 0,85</li> <li>Bridgestone 0,84</li> <li>Continental 0,83</li> <li>Michelin 0,80</li> <li>Dunlop 0,80</li> <li>Toyo 0,76</li> <li>Avon 0,75</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Continental 79,6</li> <li>Bridgestone 75,4</li> <li>Dunlop 75,4</li> <li>Michelin 74,7</li> <li>Avon 74,6</li> <li>Hankook 74,5</li> <li>Nokian 73,9</li> <li>Pirelli 73,9</li> <li>Goodyear 73,8</li> <li>Toyo 70,9</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Continental 3,77</li> <li>Michelin 3,71</li> <li>Dunlop 3,69</li> <li>Bridgestone 3,67</li> <li>Avon 3,57</li> <li>Pirelli 3,57</li> <li>Nokian 3,55</li> <li>Goodyear 3,51</li> <li>Toyo 3,50</li> <li>Hankook 3,30</li> </ol>

■ BESTER ■ SCHLECHTESTER



MICHELIN Pilot Sport 3	BRIDGESTONE Potenza S001	AVON ZZ5	TOYO Proxes T1 Sport
154 Euro	139 Euro	116 Euro	128 Euro
E/A	E/C	E/B	E/B
92 Y	92 Y	92 Y	92 Y
9,4 kg	10,0 kg	10,8 kg	10,16 kg
Spanien	Ungarn	England	Japan
08 00/011 11 80	061 72/40 84 30	060 71/92 86 00	021 54/891 11 11
8	6	8	6
8	9	7	7
7	7	6	6
8	7	5	6
8	8	8	6
9	8	8	7
<b>8,0</b>	<b>7,1</b>	<b>7,1</b>	<b>6,3</b>
8	9	7	7
8	8	8	9
7	10	8	9
8	8	10	10
8	9	7	9
9	7	9	7
<b>8,0</b>	<b>8,7</b>	<b>7,9</b>	<b>8,2</b>
8	7	6	7
10	8	9	8
<b>8,6</b>	<b>7,3</b>	<b>6,9</b>	<b>7,3</b>
<b>+</b> Sehr einfach beherrschbarer, gut ausbalancierter und harmonischer Reifen auf nasser wie trockener Bahn.	<b>+</b> Gute Seitenführung auf Nässe, Stärken im Bremsen und beim Handling trocken, harmonisiert dabei gut mit dem ESP des GTI.	<b>+</b> Gut bei Nassbremsen und Aquaplaning. Sehr gute Seitenführung und Lenksponantität auf trockener Bahn.	<b>+</b> In vielen dynamischen Prüfungen auf trockenem Asphalt kann der Toyo vorne mitfahren.
<b>-</b> Defizite im Anlenken, große Lenkwinkel, ausgeprägte Untersteuerneigung.	<b>-</b> Schwaches Nassbremsen, auf Nässe zu viel Übersteuern.	<b>-</b> Wenig Seitenführung, sowie Unter- und Übersteuern auf Nässe.	<b>-</b> Massive Defizite bei Nassbremsen, Seitenführung, Aquaplaning und Trockenbremsen.
<b>8,0</b>	<b>7,9</b>	<b>7,5</b>	<b>7,3</b>
<b>Empfehlenswert</b>	<b>Bedingt empfehlenswert</b>	<b>Bedingt empfehlenswert</b>	<b>Bedingt empfehlenswert</b>

Technischer Stand: Oktober 2013. \*Offizielles EU-Reifenlabel: Kategorien A (beste) bis F (schlechteste). Werte im Fachhandel einsehbar.

## ! IM DETAIL

### So haben wir getestet

Um bestmögliche Genauigkeit und Ergebnis-sicherheit zu gewährleisten, werden, soweit technisch machbar, sämtliche Versuche in diesem Test mehrfach durchgeführt. In allen Kriterien werden die Produkte nach einem zuvor festgelegten Muster bewertet. Die maximal mögliche Punktzahl in jedem Versuch beträgt 10 Punkte. Bei objektiven Tests folgt das Bewertungsschema einer progressiven mathematischen Funktion, wodurch sichergestellt ist, dass auch hochwertige, in ihren Eigenschaften nah beieinanderliegende Produkte ausreichend trennscharf bewertet werden können.

Dieses Schema gilt gleichermaßen für die objektive Bewertung durch Messgeräte wie auch für die subjektive Benotung durch die erfahrenen Testfahrer, was etwa bei der Beurteilung von Komfort und Handling zum Tragen kommt. Beim Handling auf nasser oder trockener Bahn führt ein ausgewogenes, sicheres Fahrverhalten zu einer Optimalbenotung. Ungenügende Haftung oder ausgeprägte Lastwechselreaktionen im Grenzbereich führen zu Punktabzug.

Die Aquaplaningtests, jeweils getrennt in Längs- und Querrichtung, geben Auskunft über die Reaktion der Reifen – etwa beim Durchfahren von tiefen Spurrinnen. Die Höhe von kritischer Aufschwimmgeschwindigkeit oder Querbeschleunigung zeigt jeweils die Sicherheitsreserven der Reifen auf. Für optimale Wiederholgenauigkeit wurden das Nassbremsen wie auch das Längs-Aquaplaning mit schienengeführten Sonderfahrzeugen durchgeführt. Der Rollwiderstand der Reifen wird in unterschiedlichen Testlaboratorien auf Rollenprüfständen ermittelt. Dazu werden zwei Reifen eines Testsatzes an unterschiedlichen Orten auf voneinander unabhängig arbeitenden Rollenprüfständen gemessen, basierend auf den Regularien der EU, was dem Rollwiderstandsbeiwert  $C_R$  bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h entspricht.

Der weichen Mischung des Nässe-spezialisten fehlt Grip auf warmem Asphalt, der Reifen reagiert träge auf Lenkbefehle, fordert große Lenkwinkel und häufige Lenkkorrekturen ein. Sein Bremsen ist mäßig, der Abrollkomfort hingegen vorbildlich.

Ganz auf einfache Kontrollierbarkeit setzt Michelins Pilot Sport 3. Er macht den dynamischen Golf GTI zum sicheren Untersteuerer – mit eher größeren Lenkwinkeln, sanftem, etwas zögerlichem Einlenken und letztlich gutem Komfort. Ein Tourensportler für lange Strecken.

Recht ausgewogen auf trockener Bahn ist der Conti Sport-Contact 5, der in diesem Jahr mit stabilen Rundenzeiten seine Belastbarkeit unter Beweis stellt. Eine ähnlich ausgewogene Performance liefert Bridgestone, ebenso mit Top-Verzögerungswerten.

Bridgestones Potenza S001 – sieht man von Defiziten bei Nässe einmal ab – passt dem Golf wie ein Maßanzug: Er gefällt mit harmonischem, agilen Handling, guter Interaktion mit den elektronischen Fahrdynamiksystemen des GTI und sportiver, direkter Lenkansprache.

Hankook mimt wie Michelin den Braven. Er fährt sicher, im Anlenken zwar etwas träge, dafür aber in den Rundenzeiten spitze. Klagen? Keine!

### Ausgewogenheit gewinnt

Den Zielsprint des Reifentests macht das Spitzentrio Goodyear, Dunlop und Pirelli unter sich aus: Top-Bremswege um 35 Meter? Kein Thema. Ausgewogenes Handling? Selbstverständlich. Besonders stabil: der Goodyear Eagle F1 – Lastwechsel lassen ihn weitgehend kalt. Etwas dynamischer, mit angenehm progressivem Lenkungsfeedback und daher sehr gut kontrollierbar: Dunlops Sportmaxx RT, der wie auch der Goodyear mit ausgezeichneten Rollwiderstandswerten glänzt.

Kann der Pirelli P Zero hier mithalten? In Sachen Leichtlauf definitiv nicht. Er rollt zu schwer ab. Dafür toppt er die beiden Konzerngeschwister nochmals in Sachen Feedback, Lenkpräzision, Grip und Balance und fährt zuletzt mit dem besten Gesamtpaket aus überzeugender Nass- und Trockenperformance den Gesamtsieg ein. ■

## FAHRVERSUCHE BEI TROCKENHEIT

### Bremsen

Bremsweg in Meter aus 100 km/h



1. Dunlop	35,0
2. Hankook	35,3
3. Pirelli	35,3
4. Goodyear	35,5
5. Bridgestone	35,8
6. Continental	36,3
7. Michelin	36,8
8. Nokian	36,8
9. Toyo	38,0
10. Avon	38,5

### Handling

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h; Streckenlänge 1900 m



1. Hankook	126,8
2. Avon	126,3
3. Toyo	126,2
4. Goodyear	126,1
5. Pirelli	125,4
6. Continental	125,2
7. Michelin	124,9
8. Nokian	124,5
9. Bridgestone	124,5
10. Dunlop	124,4

### Rollwiderstand

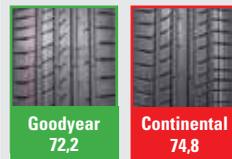
Rollwiderstandsbeiwert  $C_R$  in kg/t



1. Dunlop	8,55
2. Goodyear	8,58
3. Nokian	8,82
4. Michelin	9,28
5. Hankook	9,34
6. Pirelli	9,34
7. Toyo	9,85
8. Bridgestone	9,93
9. Avon	10,03
10. Continental	10,21

### Abrollgeräusch

Außengeräusch in db(A) bei 80 km/h



1. Goodyear	72,2
2. Michelin	72,2
3. Avon	72,7
4. Dunlop	72,7
5. Pirelli	72,8
6. Hankook	73,1
7. Bridgestone	73,2
8. Nokian	73,2
9. Toyo	73,9
10. Continental	74,8